LE PAVÉ DANS LA MARE

MOTO magazine

N°143 - DEC. - JANV. 1997/98 - 25F

Nouveauté

Honda 800 VFR Injection et freins CBS, la VFR de M. Plus

CADEAU

Le poster calendrier **98** illustré par Nikolaz Siné P'tit Luc...

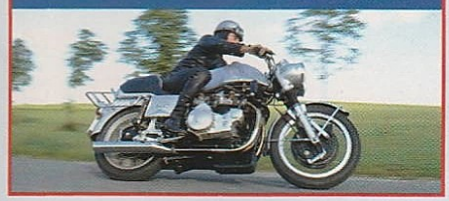
DOSSIER

Rouler sans se les geler

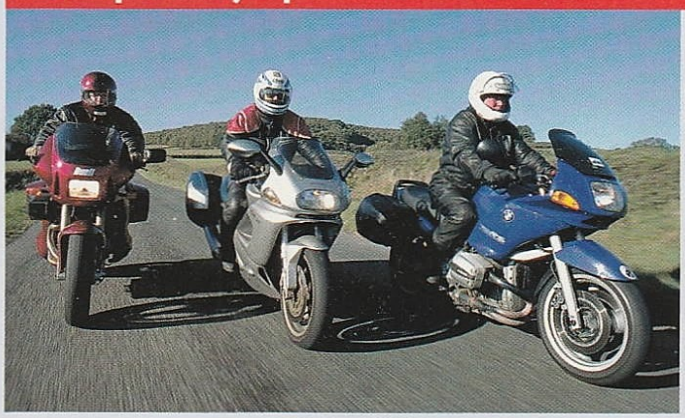
- Les tests de vêtements et d'accessoires
- Les conseils des médecins
- La préparation de la moto

Nostalgie

Quand les gros cubes avaient un cœur de bagnole



Comparatif sport-tourisme



3 Twins racés pour voyager

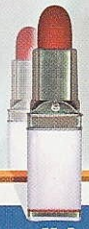
Buell 1200 S3T
Ducati 944 ST2
BMW R 1100 RS

LES ÉDITIONS DE LA FFMC – MENSUEL N°143 – PRIX : 25 FF – A.G.R 35 FF – Belgique 150 FB – Espagne 600 PTAS – Italie 10000 LIRES – Portugal cont. 1040 Esc – Suisse 7,60 FS – Sénégal, Gabon 2500 F CFA – Cameroun, Cote d'Ivoire 2800 F CFA – Maroc 40 DH – Canada 7,50 $C – USA 5$ US – I.S.S.N. 1157-4437

M 2812 - 143 - 25,00 F

► **ASSURANCE :** Déjouer les pièges du Bonus/Malus

Je suis partie acheter ton cadeau de Noël à "Plus" Bisous



SERVICE Plus

Les professionnels de la moto

Nos 30 centres SERVICE Plus vous proposent des services rapides, sans rendez-vous, toutes marques.

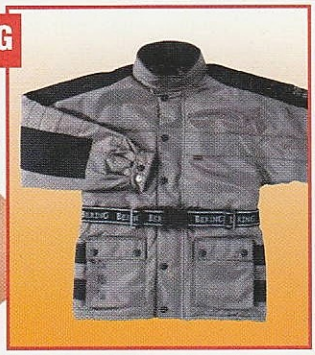
Le catalogue "NOËL" Service Plus est disponible. Rendez-vous dans l'un de nos centres

Idées cadeaux : profitez de nos nombreuses "promos" Noël jusqu'au 17/01/98

Ci-dessous quelques exemples

Veste TROPHY BERING

Prix normal 1 145 F TTC
Prix Carte **SERVICE Plus** **790 F TTC**



DERNIÈRE MINUTE **Exclusif : blouson cuir "SERVICE Plus"**
Prix de vente net 2 290 F TTC

Blouson CLEVELAND BERING Noir
Prix normal 1490 F TTC - Prix Carte **SERVICE Plus 1390 F TTC**

Casque NOKAI METAL
Prix normal 590 F TTC - Prix Carte **SERVICE Plus 540 F TTC**

Casque CGF TWISTER

Prix normal 666 F TTC
Prix Carte **SERVICE Plus 629 F TTC**

Top case MICRO GIVI

Prix normal 329 F TTC
Prix Carte **SERVICE Plus** **290 F TTC**

Casque SHARK XRS HELIUM

Prix normal 1415 F TTC
Prix Carte **SERVICE Plus 1235 F TTC**

Combinaison pluie
Prix normal 279 F TTC - Prix Carte **SERVICE Plus 195 F TTC**

Gants BERING SAM
Prix normal 349 F TTC - Prix Carte **SERVICE Plus 299 F TTC**

Gants BERING MANX
Prix normal 199 F TTC - Prix Carte **SERVICE Plus 179 F TTC**

Antivol GRANIT POWER 58/140 HB

Prix normal 838 F TTC
Prix Carte **SERVICE Plus** **695 F TTC**

Pack custom pour XV 125 VIRAGO

comprenant un top case SH 30,
1 sissy bar avec dosseret et porte-bagages,
pare-brise custom States
Prix normal de l'ensemble 1798 F TTC
Prix Carte **SERVICE Plus 1399 F TTC**

La carte SERVICE Plus donne droit à de nombreux avantages.
Valable 1 an
Frais de dossier 100 Frs
(renseignez-vous)

Liste des 30 centres SERVICE Plus les professionnels de la moto.

06 NICE	ONDA	04 97 03 03 03	69 LYON	ALEXIS MOTOS	04 78 69 08 62
06 NICE	ONDA	04 93 21 00 93	73 CHAMBERY	FLASH 73	04 79 96 37 20
13 MARSEILLE	GOUIRAND	04 91 80 81 70	75 PARIS 11	PATRICK PONS*	01 43 79 88 50
13 MARSEILLE	GOUIRAND	04 91 80 81 70	75 PARIS 13	PATRICK PONS*	01 47 07 60 00
13 AIX EN PROVENCE	MOTO HALL*	04 42 26 67 38	75 PARIS 14	PATRICK PONS	01 45 40 97 72
29 BREST	LENNEZ MOTO	02 98 44 57 18	75 PARIS 16	PATRICK PONS	01 45 25 77 48
33 BORDEAUX	DECIBELS*	05 56 98 81 70	75 PARIS Grande Amée	PATRICK PONS**	01 45 00 50 50
33 BORDEAUX	DECIBELS	05 56 86 11 62	76 ROUEN	FLASH 76	02 35 73 42 22
35 RENNES/CESSON SEVIGNE	MOTO 2000	02 99 83 59 83	77 MELUN	EXPOMOTOS	01 64 37 91 00
37 TOURS	FD MOTO SHOP	02 47 39 17 39	83 TOULON	AUDEMAR	04 94 18 93 30
44 NANTES	PATRICK PONS	02 51 83 74 74	91 CORBEIL-ESSONNES	ESSONNE MOTOS	01 60 89 76 76
45 ORLEANS	FD MOTO SHOP	02 38 54 14 14	91 ETAMPES	ADVENTURE BIKE	01 60 80 67 80
59 ANZIN (VALENCIENNES)	BOULINGUEZ MOTOS	03 27 46 14 50	91 LA VILLE du BOIS	ESSONNE MOTOS	01 64 49 68 18
67 STRASBOURG	MOTOS SOHN	03 88 40 21 40	92 COURBEVOIE	PATRICK PONS	01 43 33 33 13
69 LYON	ALEXIS MOTOS	04 78 72 39 39	94 JOINVILLE LE PONT	JOINVILLE MOTO*	01 48 86 55 00

CHARTE SERVICE Plus

- Vous assurer un service de vrais professionnels.
- Vous proposer des forfaits vidange, des pneumatiques, des kits chaînes et des plaquettes à prix SERVICE Plus.
- Réaliser le contrôle gratuit de votre moto sur 8 points de contrôle. (1)
- Sélectionner pour vous les meilleurs produits, testés et approuvés par SERVICE Plus.
- Vous rembourser la différence sur tous les produits SERVICE Plus si vous trouvez moins cher ailleurs. (2)
- Rembourser ou échanger le produit acheté s'il ne vous convient pas. (3)
- Vous proposer un paiement en 3 fois sans frais à partir d'un montant de 900 F. (4)

* Service sans rendez-vous toutes marques en cours de réalisation. ** Hors service rapide.
(1) Contrôle visuel des éléments de sécurité effectué sans démontage, ce contrôle ne remplaçant pas les révisions préconisées par les constructeurs est effectué lors des prestations service rapide.
(2) Dans les 3 jours qui suivent votre achat, dans un rayon de 10 km et sur preuve d'achat après vérification.
(3) A condition que vous le rapportiez dans un état neuf dans son emballage d'origine sous 3 jours au magasin SERVICE Plus qui vous l'a vendu.
(4) Offert aux titulaires d'une carte de paiement pour montant minimum de 900 F et maximum 20 000 F.

Chaque concessionnaire est juridiquement et financièrement indépendant de la société SERVICE Plus. Toutes les offres de cette publicité sont valables jusqu'au 17 Janvier 1998.

NOIR MAT / OAC - Photos non contractuelles. *Dans la limite des stocks disponibles.

LE PAVÉ DANS LA MARE
MOTO magazine

Édito

N° 143 • décembre 1997/janvier 1998

Les heures (hélas) perdues du B.S.R.

Depuis, le 17 novembre dernier, le B.S.R. (Brevet de Sécurité routière) est entré en application. Pour les jeunes de 14 à 16 ans, ce brevet devient obligatoire pour conduire un cyclomoteur. Il faut pour cela avoir déjà suivi l'ASSR, cours obligatoire, gratuit et théorique de sécurité routière dispensé en classe de 5e. Pour les jeunes, c'est à première vue une véritable étape de formation qui se met en place. Nous devrions nous en réjouir. Plus l'apprentissage débute tôt, plus il a des chances d'être mieux assimilé.

Voilà donc qui s'inscrit enfin dans une politique de formation et de prévention à long terme. Hélas, ces bonnes intentions sont gâchées par l'absence de moyens financiers.

Résultat, le nombre d'heures de conduite est limité à… trois heures. Autant dire que les formateurs (moniteurs moto et autres brevetés d'état sportifs « option sécurité routière ») en sont réduits à ne singer qu'une mascarade de formation. La maîtrise d'un deux-roues et surtout la compréhension des règles informelles qui régissent les environnements urbains et routiers ne s'apprennent pas en si peu de temps.

C'est toujours mieux que rien, allez vous penser!

Pas pour tous. A 350 francs, prix estimé du B.S.R., de nombreuses familles modestes ne pourront financer cette formation. Si le secteur de « l'économie sociale » (associations, mutuelles d'assurance…) ne s'empare pas rapidement de ce problème de coût, laissé en chantier par les pouvoirs publics, le B.S.R. pourrait bien prendre des allures de « taxes à se déplacer ».

Un luxe dont beaucoup seront contraint de se détourner, à moins de transgresser la loi. Dans ce cas, la généreuse idée de former les jeunes le plus tôt possible, risque de se transformer en une manière de… braver la loi et d'apprendre la peur du flic dès le plus jeune âge. Dommage…

Yannick Picard

PS : La FFMC Loisirs et l'AFDM travaillent pour mettre au point des modules d'une dizaine d'heures de formation cyclo conformément aux revendications de la FFMC. La FFMC loisirs envisage d'intégrer cette formation durant les vacances pendant lesquelles elle accueille des jeunes (le financement étant pris en charge par les caisses d'allocations familiales). Cela permet d'en abaisser le coût. En cas d'infraction, constatant l'absence du B.S.R. (conducteur âgé de 14 à 16 ans né après le 16/11/83), l'amende est fixée à 230 F.

Directeur de la publication • Bernard Bruchet 01 55 86 18 01

Rédacteur en chef • Yannick Picard

Rédacteur en chef adjoint • Denis Fauchet

Secrétaire de rédaction • Alain Le Roch 01 55 86 18 04

Chef de rubrique • Philippe Pinard - enquêtes, reportages

Rédacteurs permanents • Jeff Copin, Philippe Dakskobler, Guillaume Dayan, Pascal Girardin, Jean-Pierre Théodore, Yannick Leverd

Rédacteurs, testeurs, essayeurs • Jean Larquier, Emile Brunet, Patrick Marion, Gilles Rohée, Etienne Garcin Marou, Eric Thoumelou, Didier Ghacham, Pierre Gilbert, Gilles Andrien, Bernard Lavandier, Didier Bouard, Thierry Leconte, Marc Guillet, Frédéric Brodziac, Jérôme Ameline

Rédacteurs graphistes PAO • Christophe Tescou et Thomas Winock
Photographe • Stephen Caillet

Secrétariat de la rédaction et réseau des correspondants • Sophie Le Floch

Publicité • Dominique Wils 01 55 86 18 07
Développement/diffusion • Alain Poirier, assisté de Aïcha Laasri 01 55 86 18 06
Télématique • Françoise Dumont 01 55 86 18 09
Motothèque Carole • Philippe Boin, Blandine Audras
Comptabilité/secrétariat de direction • Monique Millambourg 01 55 86 18 02
Logistique • Grégory Mathieu
Abonnements • Emmanuelle Le Brun
Petites annonces 01 55 86 18 05 •

Photo couverture : Stephen Caillet •
Flashage : Delta + (75) •
Impression : SAJIC (16) •

MOTO MAGAZINE •
35, rue des Messiers,
93100 Montreuil
Téléphone : 01 55 86 18 00
Télécopie : 01 48 58 02 98

Moto Magazine - Le pavé dans la mare est édité par les Éditions de la FFMC
SARL au capital de 20 000 F
RCS Bobigny B 327 879524
Gérant : Bernard Bruchet
Siège : 35, rue des Messiers 93100 Montreuil
Diffusion NMPP - n° CPAP 65 475
Dépôt légal - à parution
La reproduction, même partielle, de tout matériel publié dans ce magazine est interdite (loi du 11/03/1957)

DIFFUSION CONTROLÉE
OJD
1995

NO COMMENT...

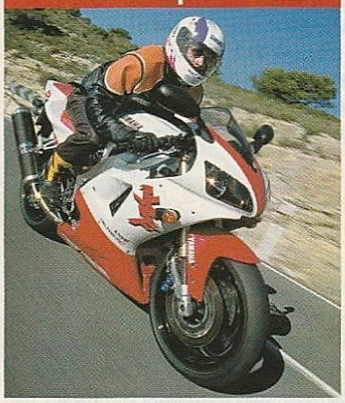
20e PARIS-DAKAR
HÉ! LES ROUTIERS! SOYEZ SYMPAS!
VENEZ LES FAIRE ICI, VOS BARRAGES!
GO HOME!
NIKOLAZ 97

LE PAVÉ DANS LA MARE
MOTO magazine

Sommaire

N° 143 • décembre 1997 / janvier 1998
Prochain numéro en kiosque le dernier jeudi de Janvier

3 nouvelles sportives

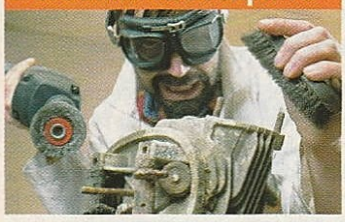


Kawasaki ZX 9 R, Honda 900 CBR RR, Yamaha 1000 R1. Prises en main P. 12

Le Mur de la mort

En France, Eric et Adrien sont les seuls à montrer leur numéro dans les fête foraines. Le Mur de la mort existe depuis maintenant quatre-vingts ans. P. 51

Dérouillants/décapants



Pour transformer un tas de rouille en une moto rutilante, nous avons testé les produits du marché. P. 80

Ce numéro n'est complet qu'avec le poster calendrier de 16 pages (folioté I à XVI).
Il comporte un encart central *Passion Mutuelle* pour les seuls abonnés sociétaires et un encart jeté Lebossé deux-roues pour les départements suivants : 75, 78,92, 93, 95, 60, 27, 80

3615 Motomag
Pour tout savoir sur la moto! 1,29 F la mn.

VOUS
Courrier des lecteurs P. 6
Appel de phare P. 8

ESSAI BREF **Nouveautés 98**
Kawasaki ZX-9 R, Honda 900 CBR RR, Yamaha 1000 R1 Les sportives du Soleil levant P. 12
Honda 800 VFR La VFR de M. Plus P. 19
Honda CB 500 S Pour un tête de fourche de mieux P. 21

ESSAI **Comparatif GT sport** P. 22
Ducati 900 ST2, Buell 1200 S3T, BMW R 1100 RS Des twins pour faire la route passionnément

OCCASION **Comment choisir sa Honda 800 PC** P. 36
Des faiblesses électriques à surveiller et du plastique à réparer souvent

DOSSIER **Ces drôles motos à moteur de bagnoles** P. 40
De la Tigre des années 60 à moteur Panhard à la Boss Hoss avec son V8 Chevrolet des années 90, la saga de ces motos victimes de la génétique.

REPORTAGE **Le Mur de la mort** Les motards accrobates de nos fêtes foraines. P. 51

VOYAGE **La Roumanie** Des routes défoncées et des roumains en quête de moto P. 54

UN MILLION DE CONSOMOTARDS **Tout pour rouler sans se les geler** P. 66
Pour le pilote : gants, bottes, vestes, blousons, pantalons, combinaisons grand froid.
Pour la moto : poignées chauffantes, manchons, pare brise…
Pour la santé : les conseils des médecins de la banquise.
Ça va dérouiller !!! 13 produits décapant/dérouillant à l'essai P. 80
Conso en bref Enfin une bonne chaîne antivol, le flash stop, le flexible pour perceuse, le porte vignette… P. 86

MECANIQUE **Marteau & Burin** Régler son ralenti P. 89

JURIDIQUE **Procès** Injustement accusé de rouler trop vite, défendez vous. P. 90

FFMC **Manif anti-pollution** Le15/11, les motards ont défilé en France P. 92

ASSURANCE MAG **Le Bonus-Malus** Le guide du coefficient «réduction-majoration» P. 119

ET TOUJOURS
Brèves info P. 98
Agenda P. 104
Petites annonces P. 106
Cote Moto Mag P. 116

Et hop, dans le caddy !

À force d'entendre… partout qu'il fallait vendre plus de motos… ce qui devait arriver arrive : on va pouvoir acheter des motos dans les supermarchés!…Quel constat d'échec! Quelle négation de la moto, tout du moins telle que je l'entends (déjà que ces magasins immenses où il faut aller à x comptoirs voir autant de vendeurs qui n'ont pas toujours l'air de te souhaiter la bienvenue me foutent les boules…). Est-ce que les braves motards qui vont acheter une moto dans ces antres qui tuent le petit commerce comme on dit… se mobiliseraient pour lutter contre la vignette, les rails, les déjection de gazole? Est-ce qu'ils vont même avoir l'idée de s'arrêter en voyant un tarmo en panne? Est-ce qu'ils vont connaître Frédéric Petit ou Jordi Tarrès? Est-ce qu'ils vont mettre de la graisse sur leur chaîne (ah, y'a une chaîne)? Il est sans doute prétentieux de prétendre opposer une certaine forme de qualité à une notion de quantité, mais je crois qu'il est surtout trop tard. Que les prix baissent, very good! Mais que la moto soit traitée comme un banal produit de consommation (et donc de profit pour certains - bon, je sais que c'était déjà le cas), là je dirais bien stop. Mais kipuije. Ben, ce qu'on peut p'têt faire les gars, c'est pas mollir, renforcer notre solidarité, qu'on roule ping pong, rital, teuton, yankee ou autre, et essayer de rallier tous ces nouveaux à notre noble cause! Et puis, boycotter les supermercados et aider les concessionnaires sympas à se battre. Car, si pour l'instant ça peut paraître anodin, ce n'est qu'un début.

Bonne route à tout ce qui a un moteur et deux roues alignées et merde à tous ceux qui énervent les caisseux en roulant plein phare (écartez-vous, c'est moi que v'là).

Didier Curren - Meudon (92)

Quelle différence entre certaines grandes surfaces de la moto et les supermarchés? Accueil aussi impersonnel, conseil aussi nul, esprit proche… vive les motocistes qui savent transmettre la passion, conseiller sur les bonnes combines sans systématiquement aligner une multitude de zéros au carnet de chèque. Ceux là, les motards seront leur rester fidèles. Les autres…

Au ta… lus

Je vous écris en réponse à la lettre de Christophe Domino parue dans le n°141, à propos des bandes blanches à relief délimitant les couloirs de bus. En effet, étant motard (750 VFC) et… machiniste RATP, autrement dit conducteur de bus à Paris, je tiens à dire que ces bandes blanches ont été les bienvenues pour l'ensemble des machinistes, motards inclus (et il y en a beaucoup). On a enfin retrouvé, grâce à elles, un semblant de tranquillité dans « nos » couloirs. Les caisseux hésitent à « franchir le pas » . Je félicite donc ceux qui ont pondu ça. Si ces bandes existent, après tout, c'est bien à cause de (grâce à) l'inconscience et l'égoïsme de certains Parisiens. Par contre, grâce à leur agilité, les motos ne nous gênent jamais. D'ailleurs, à ma connaissance, aucun accident n'a eu lieu impliquant un bus et une moto à cause de ses fameuses bandes.

Concernant l'expérience malheureuse de votre lecteur, je lui rappellerai simplement les règles élémentaires de la conduite moto : l'attention diffusée, le regard porté loin devant afin d'anticiper les pièges et les obstacles de la route. Paris est pourtant bien éclairée la nuit et les bandes sont blanches, alors… en attendant la réparation de sa bécane, il sera toujours le bienvenu… dans les transports en commun!Denis Emonnot - Pontault-Combault (77)

OK pour la tranquillité des machinistes et des passagers. Reste qu'on ne peut nier que ces petits talus ont surpris plus d'un motard. Si à eux seuls ils sont rarement la cause d'accident, ils peuvent être un facteur déclenchant par temps de pluie, en cas de freinage… ou s'ils viennent sur la trajectoire d'une manœuvre d'urgence.

Mythe en stock

J'ai décidé de vous écrire après la lecture de l'article consacré à la célèbre marque MV… J'ai eu la chance de pouvoir piloter ces machines… dans les années 67-73. Je n'en ai jamais possédé car mes moyens ne me le permettaient pas, mais j'avais un pote qui le pouvait. Il est vrai que ces engins relevaient du mythe, peut-être justement à cause du prix qui les rendait inaccessibles. Je n'ai jamais aimé la 600. Impossible de prendre l'angle. Des deux côtés, quelque chose frottait immédiatement. Ses dimensions aurait fait une quatre-pattes minuscule. Quant aux freins!… Double-disque d'accord, mais à commande par câbles! Je peux vous dire qu'il fallait une sacrée pogne pour ralentir! De toute façon les Italiens ont toujours eu une notion particulière de ce genre de choses, des paluches « comme ça » et des pompes d'au moins 56. Par contre, la 750 me plaisait bien. Je ne suis pas d'accord avec vous en ce qui concerne les performances. Vous écrivez que Christian Bourgeois aurait péniblement atteint 185 km/h, c'est possible. Mais il peut s'agir d'un cas d'espèce. Il faut savoir de plus, si le correctif imposé par l'anneau a été appliqué. 10 à 15% de mieux, cela nous mène à un peu plus de 210 sur route, c'est à dire très près des 220 annoncés. De toute manière, personne ne conduit à cette vitesse sans carénage. Il faut dire aussi que le système d'admission sans filtre à air (les malheureux Dell'Orto respiraient sable, gravier et toutes ces sortes de choses sans autre forme de procès!) n'aidait pas au maintien d'une carburation constante. Vous ajoutez à cela un allumage de type Delco automobile dont les ressorts compensateurs ne demandaient qu'à faiblir et bonjour l'avance. Tout ceci pour dire qu'une Italienne de l'époque, ça se règle.

Je suis d'accord avec vous sur le comportement moteur qui était proche de celui de la Norton, bien que croisé d'un zeste de béhème (embrayage à sec et cardan), avec tout de même quelque chose de plus en haut. Ceci pour vous dire que la Honda n'a jamais laissé la MV à la traîne. Qui plus est, exit les deux horribles couvercles de casserole censés servir de freins. MV avait compris la leçon avec la 600. Le double frein double came Grimeca (peut-être Fontana? Je ne sais plus) avait un autre mordant que le simple disque de la 4 pattes.

Voilà, j'en ai terminé. Vous aurez compris que moi, les mythes… Bon, peut-être! Les cas particuliers, c'est bien, la moto en général, c'est mieux. Elles ont toutes une histoire ce qui vous promet encore de bien beaux articles et les réactions qu'ils entraînent.

Jean-Marie Cazaux - Pessac (33)

A propos de la vitesse maxi, nous aurions effectivement dû préciser le correctif de l'anneau de Montlhéry, ceci dit, les 220 km/h n'ont pas été pour autant atteints. Plusieurs essais d'époque signalent l'optimisme de la vitesse annoncée. Reste que pour l'époque, la performance était plus qu'honorable.

Les motards ont du cœur

Le Bol d'Or 97 restera pour moi une sortie exceptionnelle et inoubliable. En 1982, mon premier Bol, j'étais caisseux par obligation, because un accident avec ma 125 cm³ en 79 (bilan : paralysie du bras droit). Mais cette année, près avoir passé un permis A en octobre 96, j'ai fait les 1640 bornes A/R des Vosges au Castellet avec ma 1100 Pan attelée à un side RDS. La route, le pied, les relais Calmos de la FFMC, super sympas, et entre chaque, nous roulions (mon épouse faisant le singe dans le panier) en compagnie de motards rencontrés autour des cafés offerts. Là-bas, au Bol, les copains de l'association HMS (Handicap Motard Solidarité) nous attendaient pour un tour d'honneur sur le circuit avant le départ de la course. 13h, nous y étions fatigués mais heureux. Une petite démonstration de pilotage d'un side par Ruiz Da Silva, pilote handicapé et fabricant de mon side, tous pilotés par des éclopés, qui, il y a quelques années n'auraient jamais pensé refaire de la moto, un tour de piste devant des milliers de motards applaudissant. Quelle émotion, quelle fierté, les gorges nouées et les larmes aux yeux, nous étions tous des gosses à qui l'on vient d'offrir un somptueux présent. L'intégration pour nous autres n'est pas toujours facile mais nous ne rencontrons aucun problème dans le monde de la moto. Alors, mille mercis à tous ceux qui ont applaudi, à ceux qui sont venus nous voir sur notre stand etc…

Philippe Witter - Chavelot (88)

Pour la réhabilitation de la TL1000S

Je viens apporter mon commentaire à l'article paru dans Moto Mag n° 142 de novembre intitulé Suzuki TL 1000S au rappel. J'ai fait l'acquisition d'une TL1000S en juillet dernier, et cette moto m'a été livrée avec un amortisseur de direction. En ce qui me concerne, je n'ai jamais eu aucune frayeur suite à un violent guidonnage avec cette Suzuki. Je précise qu'avant de posséder la TL 1000S, j'ai eu un GSXR WT 96. Je peux affirmer, pour avoir emprunté les mêmes routes fripées avec ces deux machines, que j'ai connu plus de guidonnage avec le GSXR qu'avec le TL 1000S. Je ne suis sûrement pas un fondu de la poignée mais je crois sincèrement que, même à rythme soutenu, le TL 1000S n'est pas plus dangereux qu'une autre moto.

En ce qui concerne les rappels de Suzuki auprès des concessionnaires, je constate que cet article est en retard. En effet, depuis octobre 1997, Suzuki France a distribué un courrier aux possesseurs de TL 1000S, les invitant à se rendre dans les concessions pour changer le thermostat ainsi que le module de gestion du moteur. Faut-il se plaindre d'un constructeur qui porte autant d'intérêt à ses clients? Pour ma part, j'apprécie ce geste commercial lequel renforce la confiance que j'ai pour le réseau après vente de Suzuki France.

Pour finir et résumer ce courrier, je ne trouve pas très honnête de « casser » une moto qui, j'en suis persuadé, donne quand même quelque plaisirs à quelques uns de ses possesseurs. Restons objectifs, la TL 1000S n'a pas que des défauts et dans ce cas, pourquoi ne pas faire une bafouille sur ses bons côtés?

Michel Heintz - Narbonne (11)

La Suzuki TL 1000 S n'a jamais été « cassée » dans nos colones, vous devez confondre avec un autre journal! Lors du premier essai de la machine, il n'a jamais été question de « guidonnages violents » mais de « mouvements de guidon » lors des violentes accélérations sur les bosses (N° 136). L'adjonction de l'amortisseur de direction ne nous a pas convaincus : « les amorces de guidonnage se font plus rares mais elles perdurent » (N° 142). Ajoutons à cela qu'entre amorce de guidonnage et chute, il n'y a souvent que quelques kilomètres heures et un peu de malchance.

Overdose de tchongueries

Vous êtes un des magazines qui parle le plus des motos européennes, mais pas encore assez. C'est vraiment pénible de voir tout le temps les mêmes modèles japonais dans vos comparatifs successifs. Par exemple, vos comparos 125 cm³ sont dominés, en nombre, par des bridées à 4 temps. C'est très dommage. Une Honda CG a presque deux fois moins de CV qu'une moto 2-temps, alors qu'en 125 cm3, il n'y a pas de CV en trop. Et vous nous dites qu'elle est performante alors qu'elle n'est pas plus puissante que le scooter 100 cm³ de Peugeot!?…Une Cagiva Roadster n'est certainement pas moins bien qu'une… Kymko et une Yamaha TDR n'est pas mieux qu'une Cagiva Super City. Vous donnez l'impression d'aller toujours chercher les motos avares en sensations à des milliers et des milliers de kilomètres alors qu'on a, à nouveau, la chance d'avoir des super productions (hum, ça sent la Ducat ça) qui se conçoivent et se fabriquent juste à côté de chez nous. Barigo, HRD, Scorpa et Voxan sont françaises et peut-être encore d'autres dont vous ne parlez pas assez pour qu'on les connaisse. Elles ne sont pourtant pas déméritantes. Barigo : le plus puissant des super motards avec 61 Ch. Voxan fabrique ce qui est certainement le plus merveilleux des bicylindres : 11 mkg dont 8 entre 3 et 5000 tr/mn. Scorpa a un modèle qui ne coûte que 25000 F. HRD fait un 125 super motard dont je ne connais malheureusement rien, je ne l'ai jamais vu dans un article. Beaucoup de revues se refusent à dire que leurs choix sont dictés par les budgets pub. Mais il est quand même difficile d'admettre que bêtement, vous parlez toujours des motos qui se vendent le plus. Alors que vous avez pour vocation d'informer vos lecteurs. Vous devriez donc nous faire connaître toutes les motos qui existent, sans toujours insister sur les mêmes modèles. Vous savez bien que, dans une certaine mesure, vous conditionnez le choix de vos lecteurs… En mettant les marques européennes sur un pied d'égalité, elles se développeraient plus. Moi, j'aimerais bien qu'elles se développent parce que, si je n'avais plus de travail, j'aimerais bien être embauché par l'une de ces entreprises et mon fils aussi…

Guy Dessard et Éric Truchéur - Brignais (69)

Les essais de motos japonaises sont effectivement plus nombreux que ceux de motos européennes, mais en proportion des modèles existant nous leur faisont la part belle, comme vous le constatez. Nous attendons donc avec impatience que les Voxan, HRD, et autres nouveautés italiennes soient disponibles pour pouvoir varier l'info, et les plaisirs. Mais il faut reconnaître que les marques européennes disposent d'une gamme souvent animée par une seule, voire deux motorisations, ce qui limite les possibilité de comparaison.

Quoi qu'il en soit, nous traitons ces machines avec le plus d'objectivité possible, la même rigueur et intransigeance, sans distinction de nationalité… et nous continuerons ainsi.

Chacun son truc

«…Catégorie à la con… » Encore un air subjectif et facile proféré par un essayeur lors du comparatif « cruiser » de votre journal du mois d'octobre 1997. « Catégorie à la con » vient s'ajouter au cortège des à-priori navrants sur les customs (avec « beaucoup de frime », de « veaux » et de « noyaux de pêche » que je relève dans les magazines motos depuis plusieurs années (sauf dans la presse biker évidemment!)

J'ai parfois l'impression que cette presse moto considère les choppers et les cruisers comme des « sous-motos ». Ouarf ouarf!

Comparons ce qui est comparable. On ne juge pas sur les mêmes critères un GSXR et une 1340 HD. Chaque catégorie de motos est l'affaire de passionnés, alors, de grâce, lorsque vous testez des cruisers, laissez juger des passionnés, des bikers en l'occurrence.

Je voulais ajouter que ces a priori péjoratifs à l'égard des chops me font rire surtout en ce qui concerne le confort ou la tenue de route. Hé, les mecs, un « rigide » ne se conduit pas (et ne se vit pas) comme un 1100 Pan European ou un ZZR. Vertèbres abîmées? Motos non adaptées au voyage ou au duo? Je me gausse! Je ne suis pas maso! Ni un surhomme! Ma bécane (actuellement un VN 800) peut m'emmener aussi loin qu'une BMW Pullman. Toute considération est forcément subjective. Chacun son truc!

Le custom est une façon de vivre différemment la bécane mais n'est pas une catégorie mineure et méprisable, c'est énervant à la fin! N'oublions pas que nous sommes tous, pour des raisons et des goûts différents, sur deux roues et qu'il faut se serrer les coudes, garder l'esprit motard universel, familial. Alors, pas de discrimination et de représentations inutiles sur les vertus d'un twin ou d'un freinage limite. Soyez objectif.

Nicky - Hasnon (59)

Bien sûr, les customs sont des motos tout aussi attachantes que les autres. Mais le ressenti que l'on a sur une moto n'est pas forcément rationnel : on aime ou on déteste des fois pour un rien (irrationnel). Et l'encadré intitulé « avis de » dans lequel notre essayeur s'est épanché est forcément subjectif, parfois frise la mauvaise foi, comme les coups de cœur et de rancœur peuvent l'être. Normal, c'est la place que nous gardons dans nos essai à ce « quelque chose » qui fait le parti pris. Ce qui n'occulte en rien l'objectivité avec laquelle sont jugées les motos dans le corps principal de notre rubrique essai. Et précisément, l'Harley Dyna Wide Glide, à la position de conduite la plus irrationnelle (la Super Glide n'étant pas disponible), a surpris par son confort, sa garde au sol et son freinage acceptable. Chasser les a priori, voilà bien un des soucis de Moto Magazine.

Barème fiscal moto :

Le mois dernier nous évoquions la possibilité d'un barème fiscal kilométrique enfin appliqué à la moto, pour sa déclaration d'impôt. Depuis lors, l'Assemblée nationale a adopté l'amendement 429 qui étend la déduction des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail des voitures aux motos. Des instructions devraient être données aux service des impôts dans ce sens. Reste à savoir sur quel barème !

ET

Les gestes qui sauvent

Quels sont les premiers secours à apporter lors d'un accident de la route ? Le CAPSU (Conseil d'Action pour la Prévention des Accidents et les Secours d'Urgence) apporte une réponse en éditant une brochure intitulée « 5 gestes qui sauvent » à destination des témoins d'un accident. Envoi gratuit contre une enveloppe timbrée (portant nom et adresse) à CAPSU - 59 390 Lys Lez Lannoy.

PP

Des pneus à la gomme

Ça dérape chez Bridgestone ! Les pneus BT56 qui chaussent la nouvelle Kawa ZX 9R présentent des qualités d'endurance, mais au détriment de leur adhérence. En accord avec Kawasaki France, Bridgestone France s'engage à intervenir auprès du fabricant japonais pour que cette version pneumatique spéciale soit annulée au profit de la version standard du BT56.

J-P T

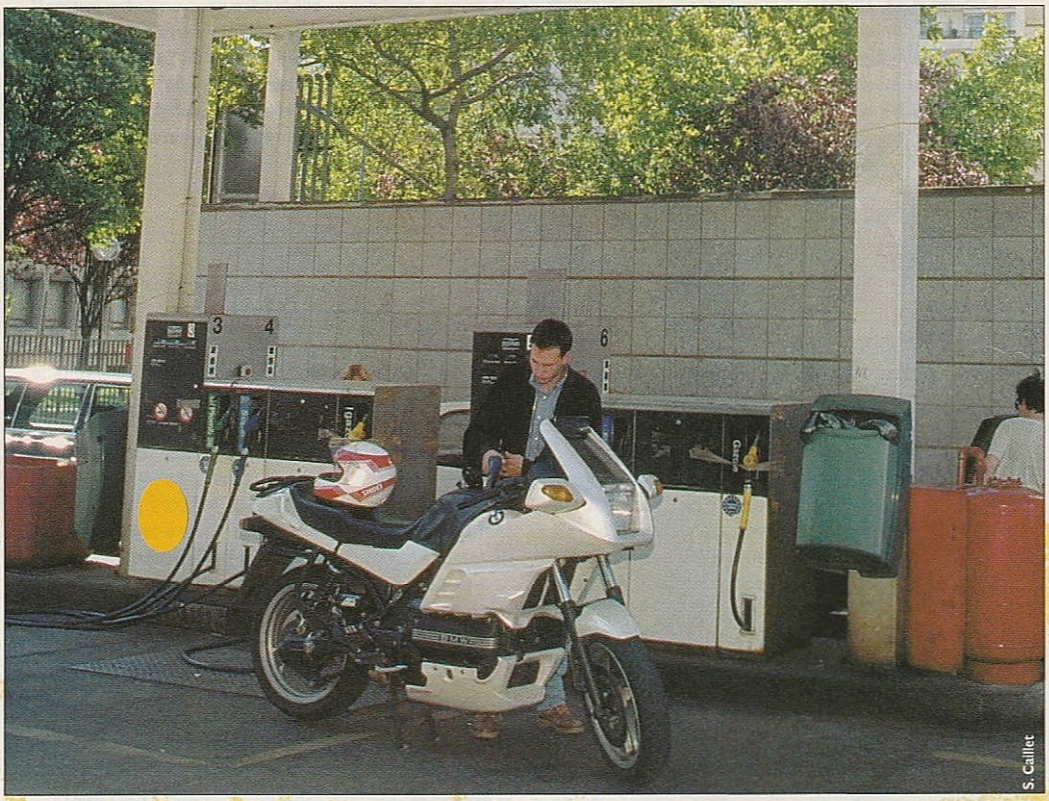
Le chiffre du mois 100 millions

100 millions, c'est un chiffre rond et c'est aussi le nombre de motocyclettes Honda produites à travers le monde depuis 1949. 58 millions de motos ont été construites au Japon et les autres dans les usines délocalisées du groupe, dont 34,9 millions en Asie, 2,8 millions en Europe, 2,7 millions en Amérique latine et 0,7 millions aux USA. Bonne année Honda !

d'après AFP

Énergies nouvelles
Pas d'alternatives pour les motards ?

La nouvelle année 98, s'annonce avec son habituel cortège de souhaits et de bonnes résolutions mais aussi de mauvaises surprises comme la hausse du prix du litre d'essence (+ 10 centimes) prévue pour le 11 janvier prochain. En contrepartie, et à la même date, le gouvernement prévoit un allégement des taxes sur les carburants « propres », dont une baisse de 4 centimes par litre sur le prix du GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié), ainsi que des faveurs fiscales sur les « électriques ». Des mesures qui ont pour objectif évident de pénaliser les véhicules à moteur thermique (fonctionnant avec du carburant classique… et archaïque), responsables en ville de 75 % de la pollution atmosphérique. Si les quatre-roues peuvent avoir recours a des solutions alternatives, dont la plus fréquente est pour le moment le GPL, qu'en est-il des deux-roues ? Devront-ils rester définitivement sur le bord de la route, une fois la dernière pompe à essence disparue ? Afin de dissiper cet affreux cauchemar, c'est tout frémissant d'espoir que nous avons parcouru les allées du Salon de l'environnement, qui s'est tenu fin octobre au parc floral de Vincennes. LA solution écolo adaptée au deux-roues devait forcément s'y trouver. Premier arrêt au stand Ivegaz qui équipe au GPL, non plus de braves familiales, mais la quintessence de la voiture sportive : une Ferrari Testarossa. Coût de la transformation pour ce 12 cylindres à « zéro émission pollution » : environ 20 000 F. Mais le cheval cabré n'a-t-il pas perdu du tempérament dans l'opération ? En fait, la différence est minime : 390 ch pour la Ferrari essence contre 384 ch pour la version au GPL. Appliqué à nos motos supersportives, un tel système conserverait donc l'intégrité des performances moteurs. Bonne nouvelle ! Il ne reste plus qu'à s'adresser à un équipementier spécialisé. Sur le stand CTPA (Centre de Transformation et de Prestations Automobiles) notre belle assurance commence à fondre. « Nous n'avons encore jamais procédé à une installation moto au GPL, pour des raisons d'encombrement des réservoirs. ». Certes, contrairement à l'automobile la bicarburation (essence et gaz) devient beaucoup plus difficile à implanter sur l'espace réduit d'une moto. Bon, mais pour les side-car alors, ça doit être possible, y'a plus de place ! « Effectivement, d'ailleurs plusieurs propriétaires de side sont venus se renseigner pour nous demander un devis d'installation ». Malheureusement, les side-caristes s'en sont retournés avec leur plein d'essence classique, car la législation française n'autorise ce type de montage que sur les voitures. Et pourtant les motos au GPL ça roule, comme le prouve celle d'un particulier présentée dans Moto Mag' n° 134, ou bien ce proto conçu par Elf et Antar lors des 24 H du Mans 1985. Les motards sont donc condamnés à rouler à l'essence… et à se faire taxer. Faisons un vœu tout simple : que certaines aberrations disparaissent en 98.


S. Caillet

P.P.

LES RESTAURANTS DU CŒUR
LES RELAIS DU CŒUR

C'EST MAINTENANT QUE NOUS ACHETONS LA NOURRITURE ...C'EST AUJOURD'HUI QUE NOUS AVONS BESOIN D'ARGENT !

Cet hiver, plus de 31 000 bénévoles vont encore se mobiliser pour assurer dans 1 700 villes de France, plus de 500 000 repas par jour à tous ceux qui, sans cela, ne mangeraient pas à leur faim.

Nous remercions vivement MOTO MAGAZINE de s'associer généreusement à notre action en nous offrant cet espace.

Que deviendra votre don ? Un repas quotidien pendant

- 15 jours (70 F)
- un mois (140 F)
- deux mois (280 F)
- la campagne (450 F)

Tout chèque à l'ordre de :

Les Restaurants du Cœur
BP 104
75463 PARIS CEDEX 10,

donnera lieu à un reçu fiscal vous permettant de bénéficier, jusqu'à un montant de 2 000 F, d'une réduction d'impôt égale à 60 % de celui-ci.

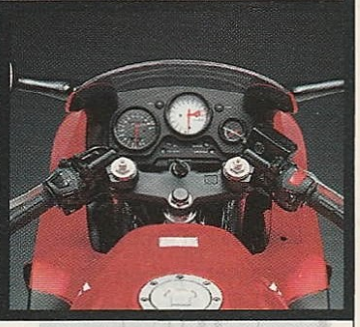
CE FILM EST OFFERT PAR COMPO GALLIEN! – 01 40 32 44 44

Les Concessionnaires HONDA

OPERATION REPRISE

Cote de l'officiel +2000 Frs *

CBR 600 F



* Pour tout achat d'une CBR 600 F (V) neuve (soit 56 970 Frs, prix clés en mains au 01/10/97) votre concessionnaire Honda reprendra votre ancienne moto aux conditions de la cote de l'officiel + 2000 Frs, quel que soit l'état de votre véhicule. Valeur de reprise au cours moyen indiqué du mois diminué de 10% pour frais professionnels ainsi que du montant de remise en état, le cas échéant. Offre valable jusqu'au 31/12/97, réservée aux particuliers dans la limite des stocks disponibles.

Pour consulter la liste des modèles concernés par cette opération :
TAPEZ 3615 CLUBHONDA - 2,23F/min.

Dans tout le réseau

HONDA

Photos non contractuelles

Retour de flammes en Provence
Casse moto incendiée

Ça flambe en Provence! Après les incendies des pinèdes, bientôt ceux des casses moto? Dans la nuit du 2 au 3 novembre, les habitants de Gignac la Nerthe (à 20 km de Marseille) ont été réveillés par un gigantesque incendie. Les locaux de Provence Moto Casse, plusieurs milliers de mètres carrés de stock et une centaine de moto, sont partis en fumée en moins d'une heure! Accident ou geste criminel? La gendarmerie devra maintenant déterminer si le succès de cet établissement qui pratiquait des prix très « concurrentiels » n'est tout simplement pas à l'origine des flammes. En six ans, cette casse est devenue l'une des plus grosses de France. Le gérant reste remonté à bloc et a d'ores et déjà repris son activité dans un hangar tout proche. Plus près des pompiers?

Texte et photo : D B

Le circuit du Castellet en deuil

Paul Ricard, inventeur du pastis et fondateur du célèbre circuit qui porte son nom s'est éteint le 7 novembre à l'âge de 88 ans. Grand amateur de compétition, l'histoire houleuse du circuit du Castellet résume bien le personnage. Alors que le terrain avait été acheté pour y implanter un centre de vacances, la société d'apéritif se voit refuser le permis de construire pour des raisons politiques. Furieux, son PDG décide alors d'y bâtir le plus beau circuit de vitesse au monde et de prouver par la même occasion que le prix du kilomètre d'autoroute est trop chèrement facturé par l'Etat! En avril 1970, la garrigue accouche du circuit Paul Ricard. Cette piste moderne, sûre et remarquablement bien tracée, reste aujourd'hui encore une référence. Ultime tension après l'interdiction de la publicité sur l'alcool. Histoire de ne pas débaptiser le site, la firme lance dans la foulée une boisson… 0 degré! Depuis une vingtaine d'années, le Bol d'Or reste l'épreuve incontournable de la compétition moto sur ce circuit.

D.B.

Péage lyonnais TEO : le temps de la résistance

Après la colère, voici venu le temps de la résistance. Il semble clair que la lutte des usagers pour obtenir la gratuité de TEO sera une épreuve d'endurance, dont la durée ne se comptera pas en heures mais en mois.

Malgré le froid, et la pluie, les opérations barrières ouvertes, auxquelles participent activement les motards lyonnais, se poursuivent. Au fur et à mesure que l'hiver approche, les « barrières ouvertes du soir » deviennent les « barrières ouvertes de la nuit ». En termes de fréquentation du trafic sur TEO, on pratique la culture du secret et seuls les chiffres émanant de comptages effectués par la communauté urbaine démontrent qu'on est en dessous des prévisions initiales : 19 600 véhicules par jour sous le tunnel de Caluire et 13 700 sur le viaduc qui enjambe le Rhône. Il est clair que les Lyonnais pratiquent en masse le boycott de TEO. En ce qui concerne plus particulièrement les motos, c'est seulement 7 à 30 passages décomptés quotidiennement.

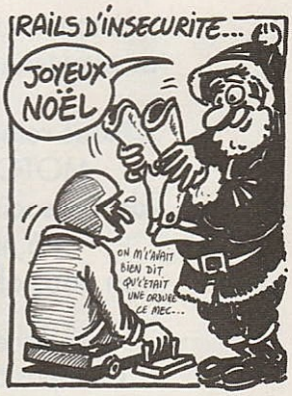
Si on ne se bouscule pas sur TEO, ce n'est pas le cas sur les chemins qui permettent d'y échapper. La situation est même devenue caricaturale sur l'autouroute A 42 « Bourg-Genève ». Les voies conduisant tout droit au péage sont quasiment désertes et la dernière sortie permettant d'y échapper continuellement engorgée.

Du côté des élus, après être passé très près d'un « duel à TEO-CORRAL » par voie de presse interposée, entre anciens et actuels élus de la même majorité locale, il est clair que l'on cherche à sortir le plus vite possible de la situation actuelle, n'oublions pas qu'il reste à faire avaler aux usagers le futur périph ouest lui aussi à péage et déjà qualifié de « TEO en pire ». Une commission d'experts étudie actuellement les moyens de sortir « du piège de TEO », et un rapport devrait être prochainement rendu.

Tout récemment l'action Bouygues (concessionnaire à 35% de TEO) a été retirée des valeurs de référence servant à calculer le CAC 40, la Bourse pratiquerait-elle aussi le boycott de TEO?

B.L.

TRACES DE GOMME...



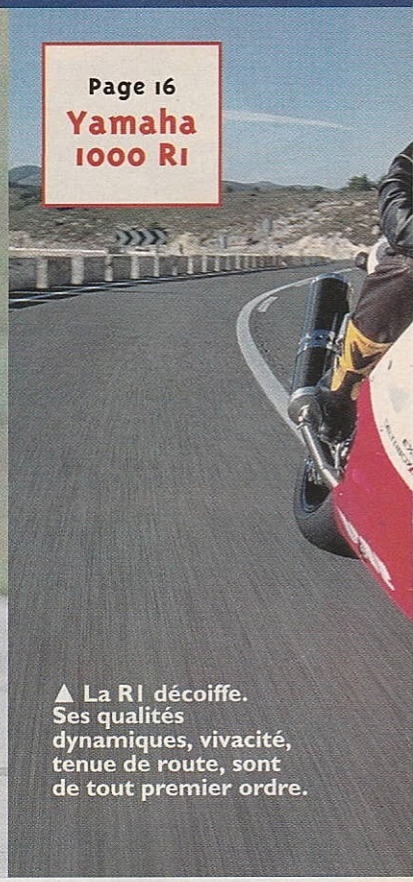
GIVI
ACCESSOIRES
Sport • Touring • Trail • Scooter • Custom
Maxia E50
Contenance 50 litres
Points forts
Ample catadioptre
Etanche & élégant
Place pour deux casques
Disponible en version couvercle peint
Multirack
Points forts
Antivol spécial
Multiples combinaisons
Pour les motos sportives
Monokey E460
Contenance 46 litres
Points forts
Compact & élégant
Place pour deux casques
Ample Reflechissant
Parfait pour Moto-Tourisme
GIVI France - Parc Entreprise
Z.I. 01120 MONTLUEL
Tél. 04 72 25 79 41
Fax 04 72 25 03 73

Les Concessionnaires HONDA
OPERATION
REPRISE
Cote de l'officiel
+2500 Frs *
XRV 750
HONDA
HONDA
Dans tout le réseau
* Pour tout achat d'une XRV 750 (V) neuve (soit 52 970 Frs, prix clés en mains au 01/10/97) votre concessionnaire Honda reprendra votre ancienne moto aux conditions de la cote de l'officiel + 2500 Frs, quel que soit l'état de votre véhicule. Valeur de reprise au cours moyen indiqué du mois diminué de 10% pour frais professionnels ainsi que du montant de remise en état, le cas échéant. Offre valable jusqu'au 31/12/97, réservée aux particuliers dans la limite des stocks disponibles.
Pour consulter la liste des modèles concernés par cette opération :
TAPEZ 3615 CLUBHONDA - 2,23F/min.
HONDA
Photos non contractuelles

Page 15
Honda CBR 900 RR

◀ Pour contrer la concurrence, la Honda CBR 900 RR gagne 3 kilos dans sa dernière version. Le moteur est particulièrement docile et permet de doser sous la pluie.

Page 16
Yamaha 1000 R1

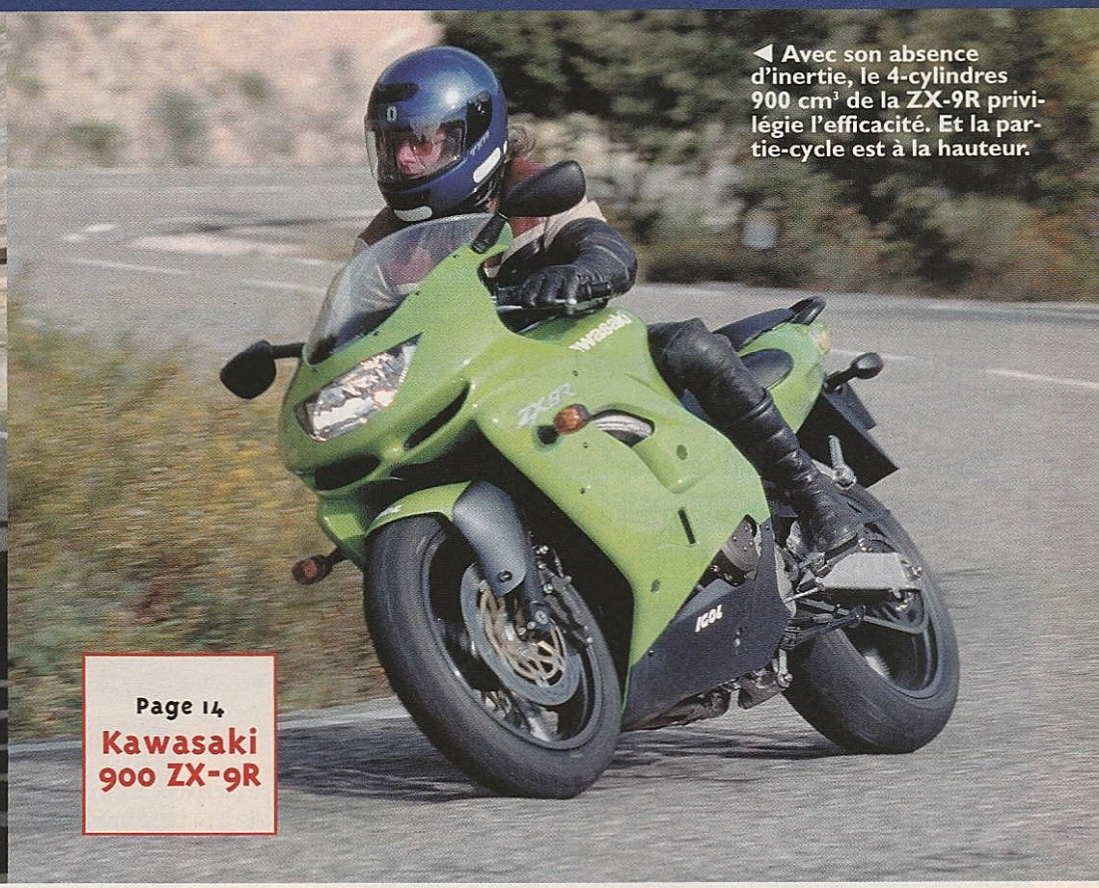


▲ La R1 décoiffe. Ses qualités dynamiques, vivacité, tenue de route, sont de tout premier ordre.

Nouveautés 98, toujours plus

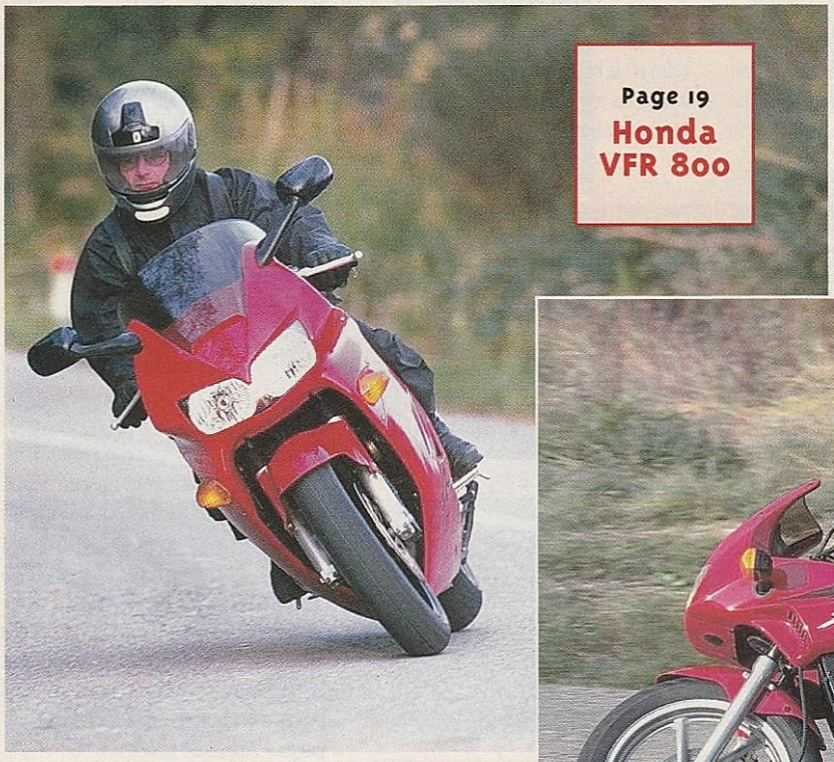
Les portes du salon à peine refermées, les constructeurs présentent à la presse leurs premières nouveautés. L'offensive débute du côté des sportives. Kawasaki et Yamaha tentent une nouvelle fois de détrôner Honda et son arrogante CBR. Toujours plus légères, maniables, faciles, sportives, et efficaces. les ZX-9R et YZF R1 relèvent le défi. Discrètement mais profondément remaniée, la CBR 900 RR les attend de pied ferme. Honda relève encore la barre parmi les sport-GT. La VFR 800 devient également la moto de Monsieur plus : plus forte en cylindrée, plus sophistiquée et plus sécurisante Enfin, la CB 500 S, gagne aussi son petit plus routier grâce à une tête de fourche. Reste deux questions auxquelles ces rapides galops d'essais ne permettent pas de répondre. Quelle est la nouvelle hiérarchie dans la catégorie des sportives? Qu'apportent vraiment ces nouveautés, en usage quotidien, par rapport à leurs devancières? Réponses dans nos prochains numéros...

DENIS FAUCHET



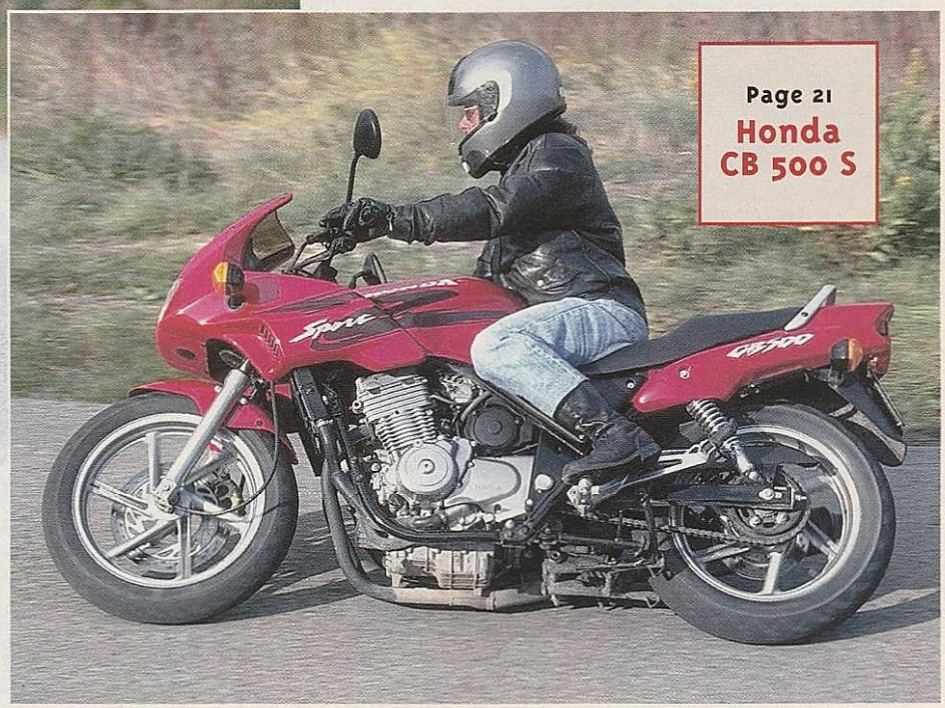
◀ Avec son absence d'inertie, le 4-cylindres 900 cm³ de la ZX-9R privilégie l'efficacité. Et la partie-cycle est à la hauteur.

Page 14
Kawasaki 900 ZX-9R



◀ L'injection n'augmente pas la puissance de façon très significative, mais rend possible l'usage d'un pot catalytique, déjà disponible sur les versions suisse et allemande.

Page 19
Honda VFR 800



Page 21
Honda CB 500 S

▶ Avec son carénage tête de fourche, la CB 500 S gagne ses galons de petite routière. Pour autant la tenue de route n'est pas perturbée.

Kawasaki 900 ZX-9R
La polyvalence extrême

La silhouette et la déco de la ZX-9R 1998 ne rompent pas avec l'esthétique de l'ancien modèle. L'empreinte de la lignée ZX est conservée. Pourtant, sous les lignes plus fluides du carénage et la plus grande compacité du châssis sommeille une petite révolution : la nouvelle 900 Ninja offre la célérité d'un 1100 conjuguée à la légèreté d'une 600.

En manipulant la machine à l'arrêt, le pilote prend d'emblée la mesure du gain de poids annoncé. Avec ses 183 Kg à sec, - 32 en moins! -, la ZX-9R met immédiatement en confiance. La position de conduite, conviviale, ne sollicite pas les poignets. Sur la planche de bord, l'instrumentation, sobre et lisible, est maintenant électronique. Côté pratique, l'affichage de l'heure est possible mais la jauge à essence fait toujours défaut.

Le Ninja
vainc la route

L'atout majeur de cette nouvelle 900 est une maniabilité qui fait oublier sa cylindrée. Sur les étroites routes en lacets du Massif marseillais de la Sainte Beaume, la ZX-9R se balance d'un virage à l'autre sans effort, évite les nids de poule et change de trajectoire d'une simple poussée sur le guidon. La faculté d'improvisation acquise grâce au moindre poids et à la géométrie de la partie cycle est une source de sécurité et de plaisir que l'ancienne génération ne savait offrir. Qui s'en plaindra! Le confort de suspensions reste bon malgré des réactions un peu sèches sur les petites bosses. La bulle protège bien jusqu'à 160 km/h. Il faut toutefois attendre un essai complet pour juger du confort sur long trajet, tout comme de la tenue de cap sur mauvais revêtement qui n'a pu être éprouvée. Le moteur, quant à lui, offre la parfaite souplesse du 4-cylindres. À la moindre accélération, l'aiguille du compte-tours s'envole vers la zone rouge, traduisant une absence d'inertie assez étonnante pour un 900 cm³. Mais il surprend surtout par une poussée très franche dès 4000 t/mn (100 km/h en 6 ème). Aux vitesses légales, son comportement est particulièrement agréable, tout comme celui de la boîte qui se fait oublier. Plein à tous les régimes, le moteur délivre sa puissance de façon linéaire. Cette perfection décevra peut-être les amateurs du « surcroît de puissance après un petit creux » ; mais l'efficacité est bien au rendez-vous!

Mistral
gagnant

Celui qui achète la ZX-9R pour poser ses roues de temps à autres sur un circuit trouvera une vraie sportive. La fourche, non plus inversée mais classique, et l'amortisseur arrière, sont totalement réglables. En durcissant les réglages par rapport à la route (il ne manque qu'une clé à griffe dans la trousse à outils), la 900 Ninja peut affronter le Castellet sans complexe. Malgré un fort vent, la ligne droite du Mistral est avalée à 240 Km/h sans couper, les grandes courbes rapides négociées sans le moindre louvoiement, et les changements d'angle effectués avec la même vivacité qu'une 600. Le freinage avant assuré par deux étriers 6 pistons procure progressivité et mordant. Sa résistance n'a jamais été mise en défaut. Le frein arrière à étrier simple piston assure bien son rôle de stabilisateur. Du tout bon. Seul le pneu arrière, un Bridgestone Battlax 56 spécialement développé pour la ZX-9R, a avoué ses limites en conduite extrême ou très brutale. Mais la machine devrait être vendue avec des pneus à la hauteur de sa vocation. (Voir pages « Appel de phare ».)

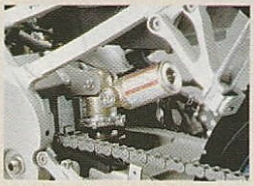
La ZX-9R réussit le pari d'associer légèreté, rigueur, performance, agrément et convivialité. La 900 pourrait bien ramener à elle et les possesseurs de 1100 ZZR et ceux de ZX-6R, et tenir la dragée haute à une certaine 900 CBR.

Jean-Pierre Théodore
Photos Laurent Theillet et D.R.

Coté détails

Un antivol peut prendre place sous la selle. Quatre lanières en nylon se glissant entre la selle et son support permettent d'accrocher les sandows pour le transport des bagages, sans abîmer la peinture. Bien vu.

Les compteurs sont maintenant électroniques. Fini les vilains câbles; des capteurs en bout d'arbre à cames et en bout d'arbre de sortie de boîte permettent leur fonctionnement.



L'accessibilité des réglages de suspensions permet d'adapter rapidement la ZX-9R à ses différents usages.

Fiche technique

Moteur	
Type	4 T, 2 cyl. en L, ref. par eau 2 ACT, 4 soupapes par cyl.
Cylindrée (al. xcse)	899 cm3 (75 x 50,9 mm)
Puissance maxi ch (kW)	106 (78) à 11000 tr/mn
Couple maxi mkg (Nm)	8,5 (83,3) à 7000 tr/mn
Démarreur	électrique
Transmission	
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	par chaîne
Partie cycle	
Frein av (étrier x pist.)	2 disques Ø 269 mm (6 opp.)
Frein ar (étrier x pist.)	1 disque Ø 184 mm (1)
Dimensions/poids	
Réservoir (réserve)	19 litres (3)
Poids (à sec)	183 kg
Garantie	2 ans pièces, M.O., assistance
Prix	Non fixé (moins de 75 000 F)

POUR
- Maniabilité, Polyvalence
- Moteur alerte et bien rempli
- Freinage

CONTRE
- Suspensions un peu fermes sur les bosses
- Matériaux coûteux exposés à la chute (carters en magnésium et pot en titane)

Honda CBR 900 RR

La bête attend la concurrence

Machine de référence parmi les super-sport adaptées à la route depuis 92, la CBR 900 RR poursuit sa carrière avec des modifications mineures. Forte d'une conception aboutie, elle se contente de gagner 2 chevaux en version libre et de perdre 3 kilos. Honda ne semble donc pas redouter la concurrence qui pointe le bout de son nez. La 900 CBR arbore une nouvelle optique de phare et des logos de carénage « RR » façon miroir, pour seuls signes distinctifs du millésime 98.

Sur le circuit de Misano en Italie, la pluie tombe sans discontinuer. Les 130 chevaux de la version libre mise à notre disposition ont plutôt du mal à s'exprimer sur la piste extrêmement glissante. Côté mécanique, la chasse aux frictions a dicté l'adoption de matériaux composites incluant de la céramique, pour de meilleures montées en régime ; les deux premiers rapports de boîte tirent plus court et les deux derniers plus longs. Côté partie cycle, le té de fourche inférieur maintenant en aluminium, la ligne d'échappement entièrement en inox, et le bloc compteurs électronique ont permis de rester sous la barre des 180 Kg. Mais comment juger de ces avancées, déjà mineures, dans de telles conditions !

Coup d'épée
dans l'eau ?

Heureusement toute expérience porte ses fruits, et le pilotage, non pas extrême mais in extremis, imposé par la météo, a permis de constater la facilité d'usage et l'homogénéité de la 900 CBR. Les chevaux sont utilisables un par un s'il le faut, tant ils sont maîtrisables sur une rotation mesurée de la poignée de gaz. La boîte de vitesses qui se fait oublier et l'absence d'inertie du moteur permettent des rétrogradages salvateurs sans blocages de la roue arrière. La transmission sans à-coups permet de laisser filer la moto sur l'angle gaz coupés dans les virages qui se referment, sans provoquer des serrages de fesses intempestifs. Quant aux freins, ils sont d'une puissance, et surtout, d'une progressivité rassurantes sous la pluie. Des aptitudes à mettre à l'actif de la 900 CBR qui sera plus souvent sur la route que sur la piste, et devra donc affronter toutes les conditions de roulage.

« Maîtrise totale »
concept réussi

Tous les essayeurs de cette présentation presse ont eu droit à des glissades de l'arrière lors de remises de gaz optimistes, ou encore à de grosses chaleurs pour certains, du style roue avant à l'équerre au freinage, et cela sans tomber. Chance ou pas, ce concept de grosse sportive légère, inauguré par Honda, permet de rattraper des situations délicates, là où une machine plus lourde et moins maniable aurait envoyé son pilote au tapis. Toujours dans cet esprit de facilité d'usage, la nouvelle 900 CBR cherche à élargir sa clientèle en adoptant un carénage plus protecteur, une position de conduite procurant un meilleur équilibre et un moindre appui sur les poignets en ville. Mais il faut attendre un essai sur route et non pas sur circuit, pour juger de ces qualités qui doivent rendre la 900 CBR encore plus polyvalente. Mieux encore, un comparatif de la version 100 ch avec ses nouvelles rivales, nous dira si l'instigatrice du genre est, enfin, concurrencée...

Jean-Pierre Théodore
Photos Laurent Theillet

Coté détails

Pas d'escalade technologique pour une super-sport. Fourche traditionnelle et étriers de freins à « seulement » 4 pistons, procurent pourtant à la CBR un comportement de pistarde. À noter les ouies aérodynamiques du garde-boue avant.

Le bloc compteur est dorénavant électronique. Compacité, poids réduit et disparition des câbles en sont les principaux atouts.

Primordial sur une super sport : l'accès aux réglages de suspensions.

Fiche technique

Moteur	
Type	4 T, 4 cyl. en ligne ref. par eau 2 ACT, 4 soupapes par cyl.
Cylindrée (al. xcse)	918,5 cm3 (71 x 58 mm)
Puissance maxi ch (kW)	100 (74) à 10500 tr/mn
Couple maxi mkg (Nm)	9,4 (92,2) à 8500 tr/mn
Démarreur	électrique
Transmission	
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	par chaîne
Partie cycle	
Frein av (étrier x pist.)	2 disques Ø 310 mm (4 opp.)
Frein ar (étrier x pist.)	1 disque Ø 220 mm (1)
Dimensions/poids	
Réservoir (réserve)	18 litres (3,8)
Poids (à sec)	180 kg
Garantie	2 ans pièces et M. O
Prix	Non fixé, dispo début janvier 98

POUR

- Homogénéité
- Moteur puissant et docile
- Poids en dynamique et à l'arrêt

CONTRE

- Esthétique peu novatrice
- Modèle essayé non homologué (130 ch)

Yamaha 1000 R1
la 1000 ultra-light

Avec la 1000 R1, Yamaha se relance dans la bataille des hypersports de grosse cylindrée, outrageusement dominée par la Honda CBR 900 RR. Le constructeur aux trois diapasons réagit en présentant un modèle au cahier des charges très alléchant. La R1 dispose d'un quatre-cylindres 1000 cm3 enchâssé dans une partie-cycle de 600 cm3. Des arguments pour s'envoyer en l'R!

En préambule à cette prise de contact, il est amusant de constater que Yamaha se refuse, malgré les stickers apposés sur le carénage, à lier les lettres YZF et l'appellation R1. Ceci pour éviter les risques de confusion avec les autres sportives de la marque. Cela dit, l'intérêt principal de cette R1 réside plutôt dans une habitude, bien japonaise, de miniaturiser à l'extrême leurs produits. Faire plus court et plus léger que la concurrence a été le leitmotiv des ingénieurs responsables de ce projet. En y ajoutant les termes plus coupleux, plus agile, plus rigide, le nombre de superlatifs annoncés donne le vertige. L'esthétique racée et agressive déclenche elle aussi le tournis chez les proies hypnotisées par les gros yeux bridés qui servent d'optiques. La taille réduite de la R1 impose une position de conduite sportive qui convient mieux aux pilotes mesurant moins d'1 m 75. Incliné vers l'avant, le buste se cale difficilement derrière la minuscule bulle. Sur la planche de bord, les indicateurs à cristaux liquides offrent une multitude de renseignements, incluant une montre et trois totalisateurs partiels. L'un d'entre eux, le trip fuel, se déclenche lors du passage en réserve.

Un concentré d'efficacité

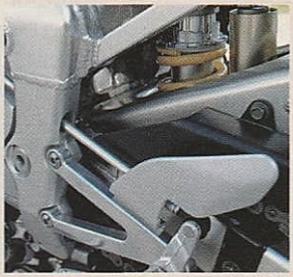
La moto se révèle très facile à emmener sur les routes pratiquées lors de cette présentation à la presse. Les lacets de la région nord d'Alicante (Espagne) offrent un terrain idéal pour cette Yamaha au caractère très vif. Le faible empattement (1395 mm) autorise des mises sur l'angle très rapides. Qualité appréciable que vient compléter une tenue de route qui ne provoque pas de critiques particulières tant la moto garde son cap avec aisance. Les variations de trajectoires sont acceptées sans rechigner. En revanche, le parcours d'essai sélectionné, n'a pas permis de constater le comportement de la moto, et de ses suspensions, sur route bosselée. Pour sa part, le nouveau moteur Genesis conserve la technique des cinq soupapes par cylindre chère à la marque. La principale évolution réside dans la réduction à une seule pièce des cylindres et du carter moteur. La faible inertie permet des montées en régime très franches qui compensent par ce biais le caractère linéaire. Efficace dès les bas régimes grâce au bridage plutôt réussi et à une nouvelle valve à l'échappement EXUP, le vingt soupapes reprend dès le ralenti, en sixième, et ne s'essouffle qu'à l'approche de la zone rouge (11 800 tr/mn). Quelques à-coups de transmission viennent néanmoins perturber les accélérations. La boîte de vitesses, rapide et précise, claque à chaque changement de rapports. Quant au freinage, les étriers quatre-pistons placés à l'avant se révèlent puissants et facilement dosables. En revanche, le simple disque arrière tend à bloquer facilement.

Contrairement à la Thunderace qui n'a jamais convaincu, la R1 offre des prestations qui lui permettent de se mesurer sans complexe à la concurrence. Commercialisée à la fin du mois de janvier, la R1 sera proposée à un prix oscillant autour de 75 000 F.

Yannick Leverd
Photos : Patrick Curtet

Coté détails

◀ Les cristaux liquides règnent en maîtres sur le tableau de bord. L'ambiance racing est matérialisée par l'énorme compte-tours traditionnel.



▶ Les réglages de l'amortisseur sont très accessibles. A noter, le passage de la biellette du sélecteur au travers du cadre.

◀ Un rangement permet d'accueillir un pantalon de pluie sous la selle passager. Mais rien n'est prévu pour l'antivol.

Fiche technique

Moteur	
Type	4 T, 4 cyl. en ligne, ref. par eau
	5 soup par cyl., 2 ACT
Cylindrée (al. x cse)	998 cm3 (74 x 58 mm)
Puissance maxi Ch (kW)	106 (78) à 10000 tr/mn
Couple maxi m.kg (N.m)	NC
Démarreur	électrique
Transmission	
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	Par chaîne
Partie cycle	
Frein Av (étrier à x pist.)	2 disques Ø 298 mm (4 opp.)
Frein Ar (étrier à x pist.)	1 disque Ø 245 mm (2 opp.)
Dimensions/poids	
Réservoir (Réserve)	18 litres (NC)
Poids à sec	177 kg
Garantie	2 ans pièces et M.O., assistance
Prix	Environ 75 000 F. Dispo. fin janvier

POUR
- ▶ Design original
- ▶ Équipement
- ▶ Vivacité, tenue de route

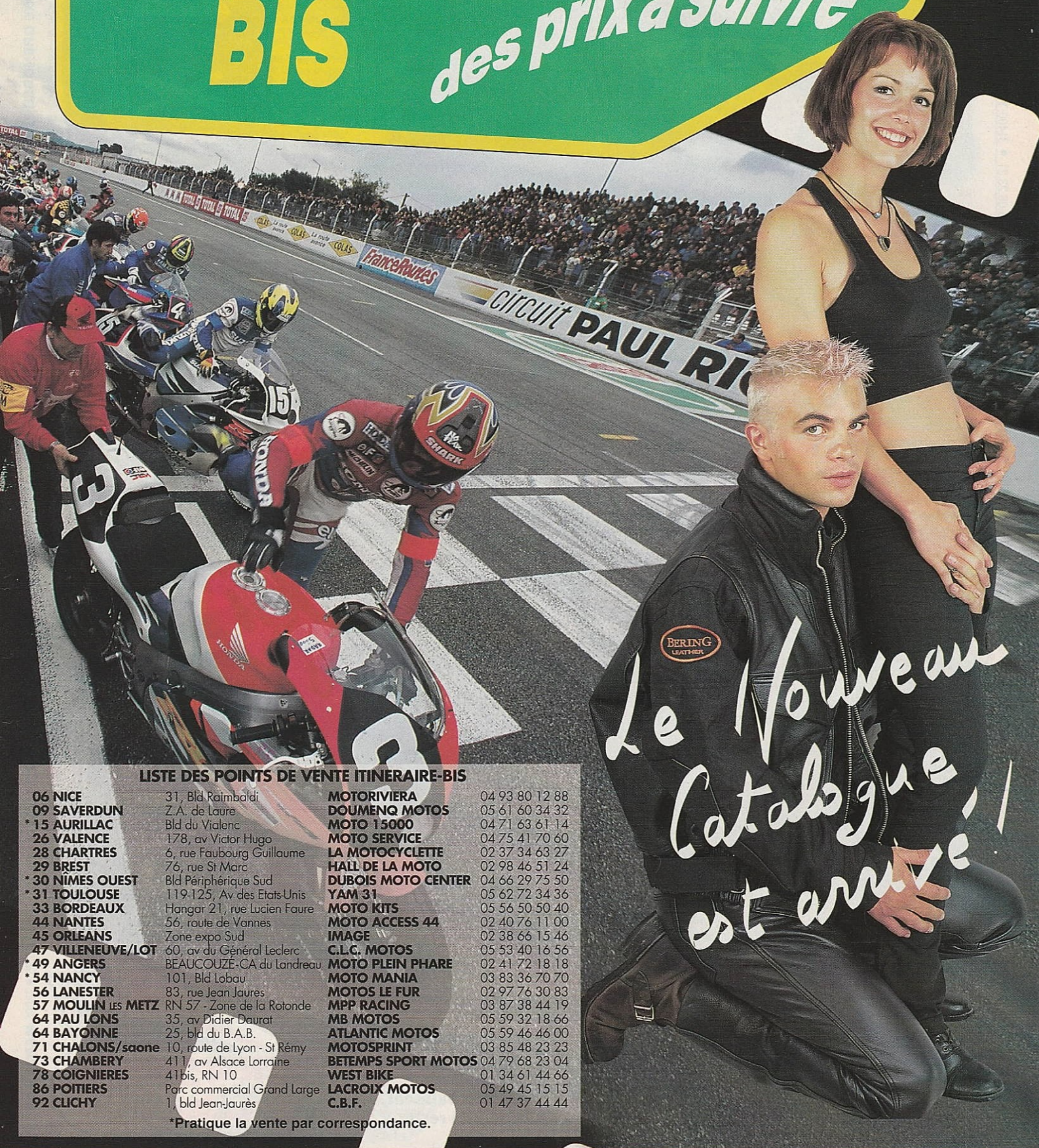
CONTRE
- ▶ Moteur linéaire
- ▶ Frein arrière
- ▶ Boîte bruyante

L'ACCESSOIRE MOTO TRES ACCESSIBLE

A GAGNER
20 ENTREES POUR LE
BOL D'OR 98
VOIR CATALOGUE PAGE 8

ITINERAIRE BIS

des prix à suivre



Le Nouveau Catalogue est arrivé !

LISTE DES POINTS DE VENTE ITINERAIRE-BIS

06 NICE	31, Bld Raimbaldi	MOTORIVIERA	04 93 80 12 88
09 SAVERDUN	Z.A. de Laure	DOUMENQ MOTOS	05 61 60 34 32
* 15 AURILLAC	Bld du Vialenc	MOTO 15000	04 71 63 61 14
26 VALENCE	178, av Victor Hugo	MOTO SERVICE	04 75 41 70 60
28 CHARTRES	6, rue Faubourg Guillaume	LA MOTOCYCLETTE	02 37 34 63 27
29 BREST	76, rue St Marc	HALL DE LA MOTO	02 98 46 51 24
* 30 NÎMES OUEST	Bld Périphérique Sud	DUBOIS MOTO CENTER	04 66 29 75 50
* 31 TOULOUSE	119-125, Av des Etats-Unis	YAM 31	05 62 72 34 36
33 BORDEAUX	Hangar 21, rue Lucien Faure	MOTO KITS	05 56 50 50 40
44 NANTES	56, route de Vannes	MOTO ACCESS 44	02 40 76 11 00
45 ORLEANS	Zone expo Sud	IMAGE	02 38 66 15 46
47 VILLENEUVE/LOT	60, av du Général Leclerc	C.L.C. MOTOS	05 53 40 16 56
* 49 ANGERS	BEAUCOUZÉ-CA du Landreau	MOTO PLEIN PHARE	02 41 72 18 18
* 54 NANCY	101, Bld Lobau	MOTO MANIA	03 83 36 70 70
56 LANESTER	83, rue Jean Jaures	MOTOS LE FUR	02 97 76 30 83
57 MOULIN LES METZ	RN 57 - Zone de la Rotonde	MPP RACING	03 87 38 44 19
64 PAU LONS	35, av Didier Daurat	MB MOTOS	05 59 32 18 66
64 BAYONNE	25, bld du B.A.B.	ATLANTIC MOTOS	05 59 46 46 00
71 CHALONS/saone	10, route de Lyon - St Rémy	MOTOSPRINT	03 85 48 23 23
73 CHAMBERY	411, av Alsace Lorraine	BETEMPS SPORT MOTOS	04 79 68 23 04
78 COIGNIERES	41bis, RN 10	WEST BIKE	01 34 61 44 66
86 POITIERS	Parc commercial Grand Large	LACROIX MOTOS	05 49 45 15 15
92 CLICHY	1, bld Jean-Jaurès	C.B.F.	01 47 37 44 44

*Pratique la vente par correspondance.

LA OU IL Y A LA FLECHE, LES PRIX SONT EN BAISSE...

33800 **BORDEAUX** 46, Cours de l'Yser, Tél. 05.56.91.50.50 • 76250 **DEVILLE LES ROUEN** 364, Route de Dieppe, Tél. 02.32.82.02.73 • 21300 **DIJON / CHENOVE** 8, Rue Gay Lussac, Tél. 03.80.52.62.62 • 38000 **GRENOBLE** 2, Bd. Maréchal Joffre, Tél. 04.76.86.04.04 • 59000 **LILLE** 59, Rue Massena, Tél. 03.20.30.06.33 • 69003 **LYON** 155, Av. du Maréchal de Saxe, Tél. 04.78.62.26.26 • 13006 **MARSEILLE** 117, Cours Lieutaud, Tél. 04.91.47.52.52 • 57000 **METZ** 9, Rue la Fayette, Tél. 03.87.63.15.15 • 34070 **MONTPELLIER** 58, Rue du Latium, Tél. 04.67.27.08.60 • 44800 **NANTES-ST.HERBLAIN** 107, Route deVannes, Tél. 02.40.40.94.24 • 06300 **NICE** 54, Boulevard de Riquier, Tél. 04.92.04.07.07 • 75011 **PARIS** 9, Boulevard Richard Lenoir, Tél. 01.48.06.23.21 • 31400 **TOULOUSE** 61, Avenue de l'U.R.S.S., Tél. 05.62.26.47.56

hi dry
Veste Summit 3/4
Étanche-doublure thermo amovible.
Matériel: revêtement nylon oxford.
Tailles XS-XXXL
noir/gris (162801)
rouge/noir (162802)
FF 799,-

799,-

INCROYABLE !

hi dry
Pantalon Summit
Étanche.
Tailles XS-XXXL
noir (162701)

549,-

LA QUALITE A PRIX DEFI

Offre valable dans la limite des stocks disponibles.

Le meilleur
rapport qualite/prix
pour cet ensemble chaud.

Nos prix baissent, la qualité reste.

Hein Gericke®

Commande à notre Dépôt central: 5/7, rue St. Quirin-ZI du Sauvoy, 77165 St. Soupplets **Téléphone:** 01.60.61.54.60 **Fax:** 01.60.01.04.89

Honda VFR 800

La VFR est morte, vive la VFR

Depuis 1986, il se vend chaque année entre 1500 à 2000 VFR. La recette n'a plus à prouver son bien fondé. La version 1998 arrive donc avec son lot de retouches qui rendent la VFR encore plus sûre et plus polyvalente. Point d'esbroufe sur ce modèle, la technologie est mise rationnellement au service de l'utilisateur. La (r) évolution de la nouvelle venue tient en trois mots : 800 cm³, injection, Dual CBS.

La ligne générale de la VFR 800 conserve le profil de la feu 750. C'est principalement la nouvelle optique de phare, à surface complexe et regard félin, qui distingue le millésime 98 et alimente la polémique. Certains trouveront ses formes plus pataudes, d'autre plus douces. Les premiers sont ceux qui voient dans la VFR l'épouvantail routier des « RR » et autres Replica ; les seconds ceux qui apprécient son efficacité dans la douceur. Quoi qu'il en soit, le comportement dynamique ne devrait décevoir aucun des VFRistes.

Encore plus
sereine

Dès les premiers tours de roues, la VFR 800 démontre qu'elle est toujours aussi facile à emmener. Maniable, neutre de direction, dotée d'une position de conduite ni trop droite ni trop en appui, propulsée par son V4 vif mais onctueux, elle met tout de suite à l'aise sur les routes sinueuses de la Marche (Italie) La transmission se fait totalement oublier, et la boîte de vitesses est d'une plus grande douceur que l'ancienne. Les petits bruits de transmission primaire à l'arrêt ont disparu. Au premier freinage violent le Dual CBS très efficace montrant une progressivité et une puissance exemplaires. Un répartiteur transfère une partie de l'effort de freinage sur l'autre roue au delà d'une certaine pression sur le levier, ou la pédale. Le frein arrière semble ainsi disposer d'un système ABS. Les amateurs de sensations regretteront le mordant du freinage classique et l'effet de plongée qui s'ensuit, donnant l'impression d'être à l'attaque. Le confort des suspensions est du meilleur niveau sur une machine de route. La nouvelle VFR fait dans la sérénité, quel que soit le terrain.

Le 800 sort
ses griffes

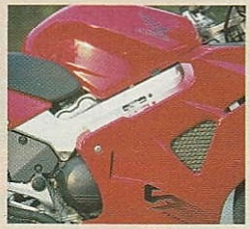
Sur la 750, il fallait attendre 6500 t/mn pour que la cavalerie déboule. Sur la 800, la sensation de poussée se manifeste dès 5000 tours, soit à 130 km/h environ. Au delà, les différences sont mineures, tant les performances du 750 étaient déjà suffisantes. (le constructeur annonce 5 % de vitesse de pointe en plus) A noter ici que le modèle essayé était un modèle allemand développant normalement la même puissance que le modèle français, soit 106 ch norme CEE. Que dire de l'injection ? Elle permet probablement de rendre le moteur plus plein et de gommer la souplesse moindre liée à l'augmentation de cylindrée. Mais elle ne l'améliore pas pour autant ; il faut toujours attendre 2500/3000 t/mn pour visser la poignée de gaz franchement. L'électronique permet surtout d'oublier ce que réglage de carburation veut dire, et de rejeter moins de gaz polluant dans l'atmosphère. Le qualificatif qui convient le mieux à la VFR est sans doute celui de « civilisée », tant elle concilie avec bonheur utilisation de techniques de pointe et facilité d'usage ; il ne lui manque plus que le pot catalytique disponible en Suisse et en Allemagne...

Jean-Pierre Théodore
Photos Laurent Theillet

Coté détails

▶ Le tableau de bord dispose d'un écran à cristaux liquides. Il affiche l'heure, le niveau de carburant, la température d'eau et dispose d'un double compteur journalier, outre le totalisateur kilométrique.

◀ Pas de fourche inversée mais un système de freinage CBS qui s'avère un précieux allié sur les chaussées bosselées et glissantes.



▶ Comme sur la 1000 VTR, les radiateurs d'eau sont placés latéralement pour pouvoir loger le moteur plus avant dans le cadre. Ce dernier ne supporte plus le bras oscillant qui est ancré sur les carters moteur.

Fiche technique

Moteur	
Type	4 T, 4 cyl. en V ref. par eau 2 ACT, 4 soupapes par cyl.
Cylindrée (al. xcse)	781 cm3 (72 x 48 mm)
Puissance maxi ch (kW)	106 (78) à 10500 tr/mn
Couple maxi mkg (Nm)	7,9 (77,5) à 8500 tr/mn
Démarreur	électrique
Transmission	
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	par chaîne
Partie cycle	
Frein av (étrier x pist.)	2 disques Ø 296 mm (3 juxt.) CBS
Frein ar (étrier x pist.)	1 disque Ø 256 mm (3 juxt). CBS
Dimensions/poids	
Réservoir (réserve)	21 litres (5 env.)
Poids (à sec)	208 kg
Garantie	2 ans pièces et M. O
Prix	67 970 F, disponibilité février 98

POUR

- Moteur vif et bien rempli
- Polyvalence
- Confort
- Finition

CONTRE

- Prix
- Complexité technique
- Pot catalytique non disponible en France

Motards ! stoppez les frais: les 5 - 6 et 7 décembre 97

Cardy

14 magasins en FRANCE

N°1 de l'accessoire MOTO en FRANCE

casse les prix à VALENTON (94)

Prix coutant* sur :

Pneumatiques de marques

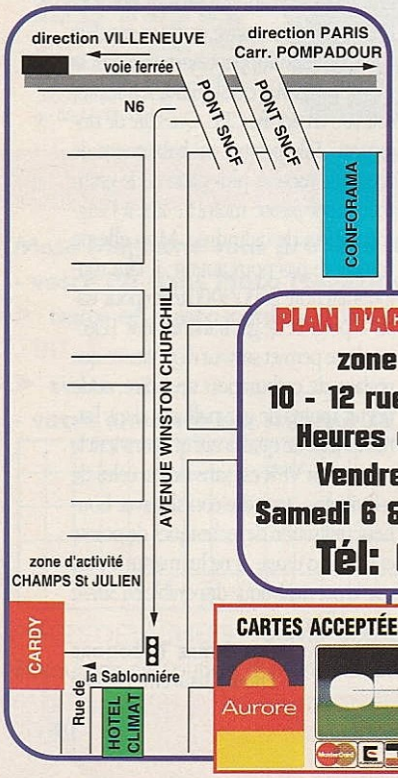
dans les dimensions suivantes :

Pneus route :	120x70 ZR17	&	180x55 ZR17
Pneus trail :	90x90/21	&	130x80/17
Pneus cross :	100x 90/19	&	100x100/18
	80x100/21		
Enduro FIM :	120x90/18	&	140x80/18

En raison du grand nombre de pneus vendus, les montages des pneus prix coutant pourront s'effectuer dans les 2 semaines suivant les 3 J.

TOUTES LES HEURES VENTE FLASH A PRIX COUTANT

Photos et dessins non contractuels



Operation vêtements*

- Destockage cross JT - FOX
- Blouson cuir motard ou sportwear, prix unique 1000F
- Pantalon cuir coupe Jean 590F

Promo casques sur toutes les grandes marques*

ARAI, SHOEI, SHARK, GPA.. Exemples : ARAI NR2 Shadow & Galaxy 1495F
BIEFFE :integral B12R 380F- SHOEI cross FX1 blanc 890F.
*dans la limite des stocks disponibles

PLAN D'ACCES au CARDY VALENTON

zone champ St Julien
10 - 12 rue de la Sablonnière 94460.
Heures d'ouverture des 3 jours:
Vendredi 5/12 de 10h à 22h
Samedi 6 & dimanche 7 de 10h à 20h
Tél: 01 43 86 90 09

Préparez votre SAISON TOUT TERRAIN:
PROMOS SUR: kit chaine TT, lubrifiant 2/4 T, Plastiques ACERBIS, béquilles de cross, pneus cross / enduro / FIM.

NEW !! CARDY IMPORTATEUR EXCLUSIF des vêtements de CROSS ANSWER vous invite à découvrir la gamme 98.

CARTES ACCEPTÉES

Aurore

PAYER EN 4 FOIS SANS FRAIS * du 5 au 7/12
* sous réserve d'acceptation du dossier par COFICA pour 1500F d'achat minimum et un montant maximum cumulé de 10 000 F (prévoir RIB + 2 fiches de paye)

36-15 Cardy

RENSEIGNEMENTS, PRIX PLAN D'ACCES SUR LE 36 15 CARDY
1,29F la minute

Honda CB 500 S
Petite basique devient routière

L'image de la CB 500 est partagée depuis sa sortie en 1993 entre celle de basique efficace et celle de sportive improvisée, véhiculée par la CB Cup. Honda renforce l'aspect sportif de ce modèle en présentant une CB « S » dotée d'un tête de fourche au look agressif. Mais ce sont surtout les gros rouleurs qui y trouveront leur compte, grâce à la protection qu'il procure et au prix qui n'augmente que de mille francs.

Esthétiquement, la 500 CBS n'est pas sans rappeler une de ses concurrentes : la Kawasaki 500 GPZ. Par rapport à la CB « naked », le modèle semi-caréné est vendu 1000 F de plus, soit 36 970 F. Il n'a subi aucune modification : moteur et châssis sont strictement identiques. Seul le bloc compteurs, maintenant solidaire du cadre, rend la direction un poil plus légère. Les deux modèles de CB se différencient principalement par l'usage qui peut en être fait. La « S » croise effectivement à 160 Km/h sans contraindre son pilote à de multiples contorsions. À cette vitesse, la protection est bonne et le moteur ronronne à 8000 tr/mn.

Une vraie
routière

Au besoin l'aiguille du compte-tours atteint la zone rouge sans gros efforts, avec à la clé une vitesse de pointe largement prohibée. Ce rythme soutenu sur de nombreux kilomètres permet de constater que la tenue de route reste saine, même dans les longues courbes autoroutières qui traversent la montagne. La rigueur n'est pas celle d'une sportive « high tech », mais avec un cadre tubulaire et deux amortisseurs classiques, le résultat est très satisfaisant. Le confort de suspensions, sans être à la hauteur d'une VFR, ne dissuadera pas le voyageur. Arrivé au péage, le petit vide-poches dans le flanc droit du carénage s'avère bien pratique pour le ticket et la monnaie. La CB 500 S est tout simplement une bonne routière.

500 cm³,
la moto facile

Sur les petites routes de montagne, son agilité est excellente, grâce à une section de pneu modeste. Le petit gabarit et la cavalerie facile à maîtriser mettent en confiance. Il n'est pas rare d'aller raboter les repose-pieds, tout naturellement. Le moteur rageur nécessite le recours à la boîte de vitesses pour être pleinement exploité ; et celle-ci se prête au jeu sans grincer. Quand le rythme s'accélère, le mordant du frein avant est rassurant à la prise du levier, mais l'effort demande à être prolongé pour obtenir un ralentissement efficace. Quant au frein arrière, il assure sa fonction sans jamais bloquer, et permet une bonne répartition du freinage. Sur le réseau secondaire le caractère sportif de la CB 500 S s'exprime pleinement tout en laissant à son pilote une grande décontraction. C'est l'apanage des moyennes cylindrées. Seul reproche, pour l'usage polyvalent auquel elle est destinée : le manque de souplesse du twin qui rechigne sous les 3000 tr/mn et engendre des vibrations dans les rétros jusqu'à 4000. Mais c'est là chercher la petite bête. La Honda CB 500 S satisfait à la fois à un usage urbain, routier, autoroutier, et sportif, quand la route se met à tournicoter. Une bonne moto, pas trop chère, pour motard et motarde n'ayant pas la grosse tête.

Jean-Pierre Théodore
Photo Laurent Theillet

Coté détails

La protection assurée par le tête de fourche transforme la CB basique en routière. Enfin la réapparition d'une machine simple, mais efficace sur route.

Les aspects pratiques ne sont pas négligés. Outre la béquille centrale, la CB propose sous la selle des logements pour le U et la combinaison de pluie.

Sur la « S » le tableau de bord est solidaire du carénage. Les compteurs s'inscrivent dans un bloc aux formes arrondies.

Fiche technique

Moteur	
Type	4 T, 2 cyl. en ligne ref. par eau 2 ACT, 4 soupapes par cyl.
Cylindrée (al. xcse)	499 cm3 (73 x 59,6 mm)
Puissance maxi ch (kW)	58 (40) à 9500 tr/mn
Couple maxi mkg (Nm)	4,7 (46) à 8000 tr/mn
Démarreur	électrique
Transmission	
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	par chaîne
Partie cycle	
Frein av (étrier x pist.)	1 disque Ø 296 mm (2 opp.)
Frein ar (étrier x pist.)	1 disque Ø 240 mm (1)
Dimensions/poids	
Réservoir (réserve)	18 litres (2,5)
Poids (à sec)	179,3 kg
Garantie	2 ans pièces et M.O.
Prix	36 970 F

POUR
- Moteur performant
- Protection
- Polyvalence

CONTRE
- Souplesse
- Prix un peu élevé dans la catégorie

Légers et coupleux, les gros twins apparus ces dernières années séduisent les motards qui recherchent l'efficacité, sans rien céder aux sensations. Un compromis qui sied à un usage alliant sport et tourisme et auquel trois constructeurs apportent une réponse originale. Ainsi arrive la nouvelle Ducati 944 ST2. Son moteur en L et son cadre treillis viennent pourtant d'une lignée de sportive « pur beurre ». A l'inverse, avec son flat twin et sa transmission par cardan, la BMW R 1100 RS hérite d'attributs évoquant le Grand Tourisme. Reste l'exotique Buell 1200 S3T. Avec son V-twin à 45° à courroie, typique des customs américains, elle se pare d'un carénage et de deux valises pour grignoter aussi sa part du gâteau. Trois démarches différentes pour trois bicylindres à forte personnalité.

Trois caractères pour voyager

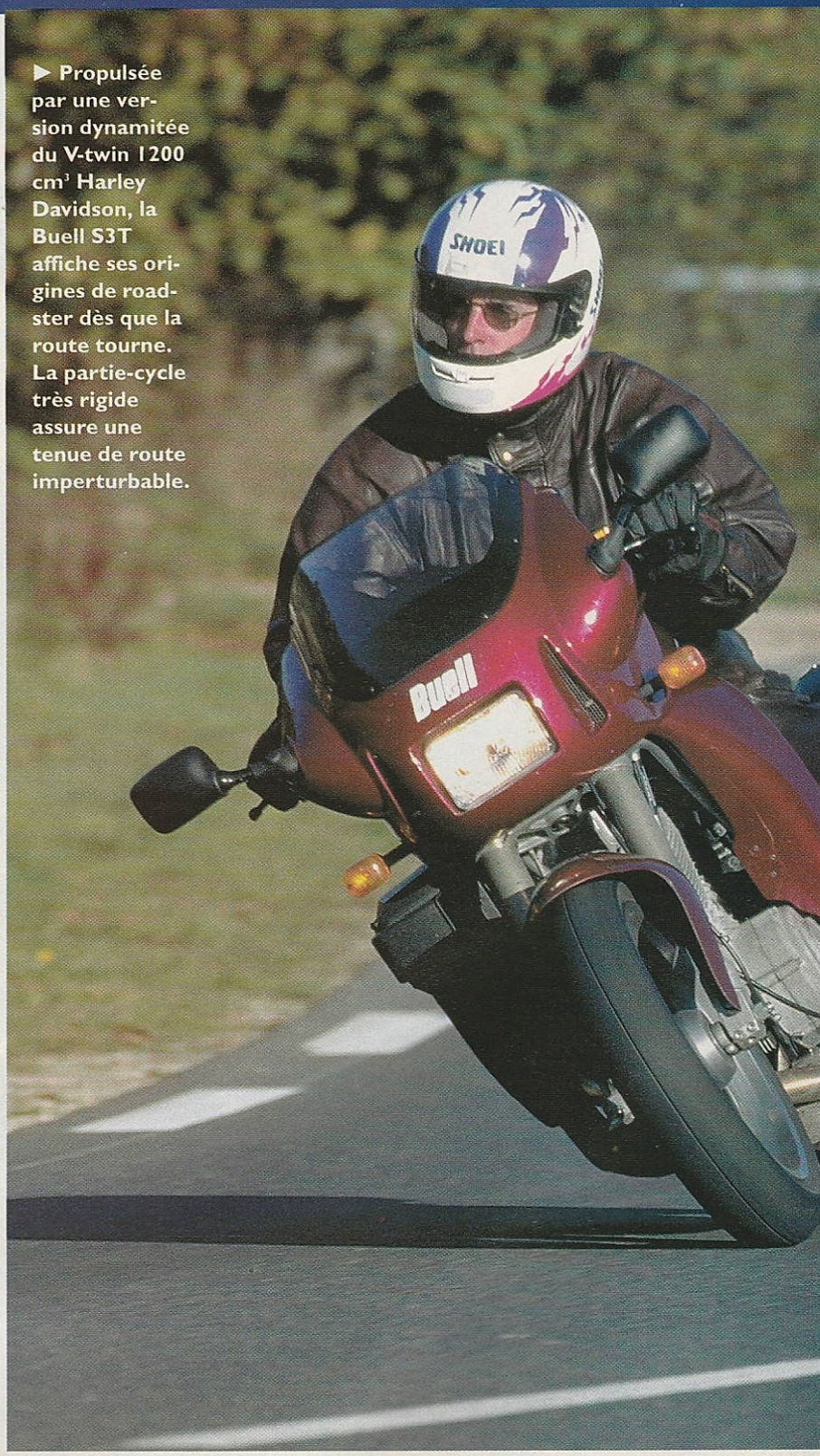
Ducati 944 ST 2	
Puissance	83 ch
Couple	83,3 Nm
Poids	212 Kg
Prix	69 900 F

Buell 1200 S 3T	
Puissance	87 ch
Couple	102 Nm
Poids	211 Kg
Prix	82 990 F

BMW R 1100 RS	
Puissance	90 ch
Couple	95 Nm
Poids	222 Kg
Prix	79 900 F

En habillant une sportive de bagages rigides, Ducati prend place sur un marché peu concurrentiel. De rares modèles, en effet, peuvent s'enorgueillir d'incorporer d'origine des valises à leurs lignes racées. La R 1100 RS (79 900 F sans option), référence sportivo-bourgeoise, et la Buell S3T Thunderbolt (82 990 F) animée par une base roadster, s'opposent à la Ducati ST2 (69 900 F). Avec pour cette dernière, un véritable challenge : se dépêtrer de l'image de « sportive exclusive » qui colle comme de la superglu à la peau des productions de la marque italienne. Ces trois motos étant propulsées par des bicylindres, ce comparatif a été réalisé en compagnie de deux machines à la motorisation différente. La nouvelle Triumph 900 Sprint Executive (64 500 F), au trois-cylindres reconnu, et le quatre pattes de la Honda CBR 1100 XX (77 970 F) sont présentées en marge. Avec la 900 ST2, Ducati veut donner corps à une nouvelle catégorie de motos sachant allier les performances d'une sportive à une polyvalence imposée par la route. Les Italiens l'ont d'ailleurs déjà baptisée du nom de sport-tourisme. Cette volonté n'est pas nouvelle. Il faut se souvenir de la fin des années 80 dans lesquelles évoluaient les 750 et 906 Paso, suivies de la 907 ie. L'échec commercial de cette dernière, à l'es- ▶▶

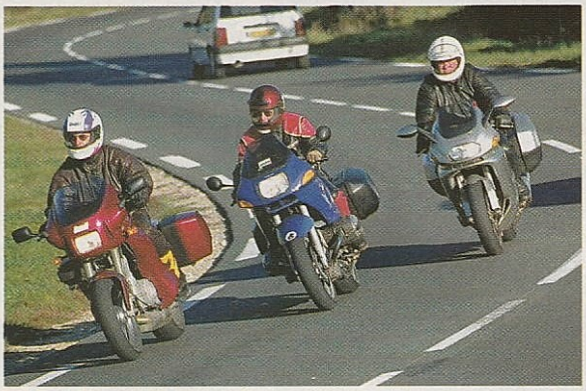
▲ **Les valises posées sur ces motos à forte personnalité permettent d'envisager de belles balades agrémentées de plaisirs sportifs.**



▶ Propulsée par une version dynamitée du V-twin 1200 cm³ Harley Davidson, la Buell S3T affiche ses origines de roadster dès que la route tourne. La partie-cycle très rigide assure une tenue de route imperturbable.

▶▶ thétique trop décalée, suffit à refroidir les ardeurs du constructeur de Bologne pendant quelques années. Le temps pour les techniciens transalpins de revoir leur copie. La ST2 présente un résultat plus probant. Le principal écueil esthétique que constituait le carénage « trop » enveloppant de sa devancière a été évité. Le nouvel habillage laisse apparaître le traditionnel cadre treillis. Au centre de la partie cycle se trouve une évolution du bicylindre en L, alimenté par l'injection de la 907 ie développant 83 ch à 8500 tr/mn. La Ducati est fine et facile à enserrer. Une fois en selle, les commandes se trouvent instantanément. La position de conduite est légèrement basculée vers l'avant, les demi-guidons étant placés au dessus du té supérieur. La paire de valises s'intègre bien dans la ligne. La bulle dévie l'air du casque jusqu'à 170 km/h alors que les épaules restent très exposées. Malheureusement, en examinant la machine de plus près, quelques problèmes de finition sautent aux yeux. Le carénage, digne d'un puzzle, rend son démontage délicat. De plus, la qualité médiocre de la peinture l'expose particulièrement aux agressions des graviers, des sandows etc.

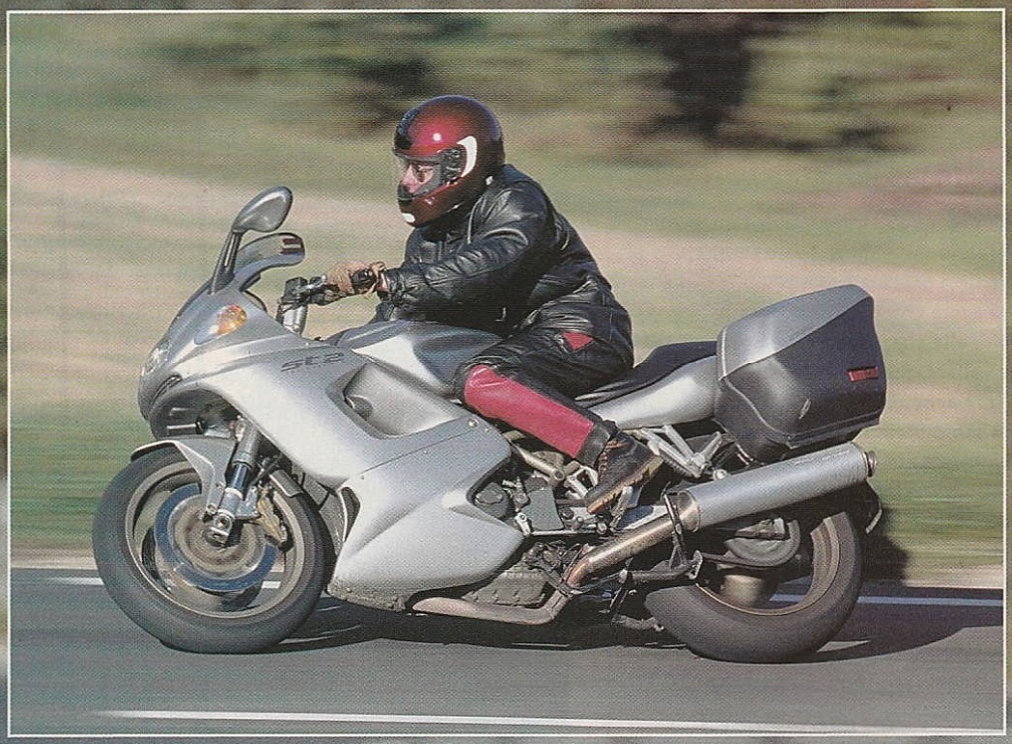
Lors de la présentation de la R 1100 RS en 1993, BMW créa la sensation. La relance du flat-twin à travers une 4ème génération du moteur Boxer affichant la bagatelle de 90 ch à 7250 tr/mn aurait pu suffire. Mais ce modèle



inaugurait également une suspension avant anti-plongée (Télélever) qui équipe désormais chaque nouvelle production du constructeur bavarois. La transmission finale est confiée au cardan articulé Paralever. La partie-cycle reliant ces éléments est assurée par la fonction porteuse du moteur. Vendue par ses créateurs comme un twin sportif à la sauce BMW, la R 1100 RS se distingue par la richesse de son équipement et son niveau de finition. Le tableau de bord est même complet au point de compter un indicateur du rapport engagé. Le conducteur

C'est un véritable plaisir

est chouchouté au moyen du génial kit ergonomie présent en série. : la selle, la bulle et les demi-guidons sont réglables par d'astucieux dispositifs permettant d'adapter la moto à la morphologie de chacun (e). Lors d'un précédent essai, la Buell S3T Thunderbolt a su séduire les essayeurs de Moto Magazine par son caractère viril. Tirée d'une base de roadster M1 Cyclone accastillée de quelques déflecteurs et valises, la S3T Thunderbolt, haut de gamme de la jeune marque américaine, frappe par sa ligne trapue. Le tête de fourche orienté vers le sol lui donne un faux air de taureau prêt à charger sur le premier matador qui oserait critiquer l'ignoble boîte à air rapportée sur le flanc droit de la bête. Cet appendice permet au moteur, le 1200 cm³ Harley, de grimper à 87 ch à seulement 6000 tr/mn. La position de conduite est détendue. Le buste est droit mais la selle moulée soumet les



◀ La nouvelle Ducati ST2 conserve le cadre treillis et le bicylindre en L. Les prestations sportives sont de mise. Des aménagements la rendent plus conviviale.

◀ Le sport n'est pas la tasse de schnaps de la BMW R 1100 RS. Elle souffre de son poids plus élevé que les deux autres. Le flat-twin et le cardan n'incitent pas trop à l'attaque.

d'angler avec la Ducati et la Buell...

postérieurs à rude épreuve. Le moins que l'on puisse dire est que ce coup de foudre (Thunderbolt en anglais) frappe par ses contradictions. Le dessin très simple du carénage s'oppose aux lignes torturées de l'échappement et au V du moteur plus habitué aux parties-cycles des customs.

La mise en route des moteurs se fait sans difficulté, même après une nuit passée à la belle étoile. Répondant à la première pression des doigts sur les démarreurs, les accélérateurs de ralenti couplés aux injections font ronronner les moteurs de la BMW et de la Ducati.

Premiers contacts

Plus traditionnel, le démarrage des grosses gamelles de la Buell S3T se fait par l'intermédiaire d'un starter placé sur l'unique carburateur. Les tableaux de bord des deux européennes disposent d'afficheurs digitaux indiquant l'heure, la température d'huile (R 1100 RS), l'eau de refroidissement, à partir de 45 °C pour la Ducati, et une jauge à essence. Le tableau de bord est plus dépouillé sur la S3T puisqu'il y manque la jauge à benzène. Dans ce registre, les commodos « subtilisés » à des cyclos italiens sont indignes du standing de cette moto.

Afin d'éviter de se confronter une nouvelle fois à la théorie de la chute des corps, le déplacement à l'arrêt de ▶▶

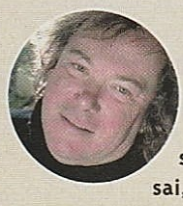
L'avis des essayeurs

Stephen roule en BMW K 100 RS 1

▶ Ducati ne s'est pas trompé en qualifiant la ST2 de « Sport-Turismo ». Sportive, elle l'est grâce à son moteur installé dans une partie cycle vive et légère. Quelle ivresse ! Touriste, elle s'affirme par la position de conduite et les valises, inhabituelles sur une Ducati ! Jusqu'ici j'achète. Malheureusement, je pense que cette moto vieillira mal. L'assemblage et la peinture « autocollante » sont médiocres. J'ose même dire qu'elle devrait se vendre 5000 F plus chère en échange d'une très bonne finition. Même avec ce supplément, elle resterait la plus abordable des trois motos de ce comparatif.

Greg roule en Harley 1000 Sportster de 77

▶ Grâce aux valises, il est possible aujourd'hui de faire du tourisme avec une Buell ou une Ducati. Si le moteur de la Ducati ST2 m'enchante par sa sonorité et ses performances, mon attention ne décroche pas de la Buell S3T. L'architecture du moteur et de sa partie cycle font d'elle une pure merveille. De plus, avec une pareille motorisation, "bouffer" du kilomètre devient un régal. Mais l'indigestion vient avec la facture de 82 990 F, sans doute gonflée par l'équipement "racing". Des freins qui mordent comme un pitbull et des amortos à 36000 positions associés à une selle de vélo héritée de la S1 (sportive de la marque) voilà qui fait de la Thunderbolt une mutante bien peu cohérente.



Éric la déception du BMWiste

▶ Parti de Nîmes au sortir de la révision des 20000 km pour participer à l'essai, ma BMW R1100RS déclenche à Lyon les témoins d'alerte de l'ABS. Je repère alors une fuite d'huile, goutte à goutte, de l'amortisseur AR... (cause de la désactivation de l'ABS).
Reste plus qu'à atteindre Paris et ses concessions BM emblématiques... Vendredi 15h, je suis devant Marcel Moto dans le 5e arrondissement, persuadé de résoudre le problème.
Quelle déception ! Accueil impersonnel, arguments déroutants. Cette moto, pourtant sous garantie, n'émeut pas ce concessionnaire qui ne tente pas la moindre amorce de solution. Même fin de non recevoir chez « Bobillot Moto » : « pas d'amortos en stock ! ». Aussitôt, j'interpelle par téléphone Levallois Motos qui a la même attitude. Dur dur, à 89700 F la moto, j'espérais un accueil efficace, ainsi qu'une réelle prise en compte de la situation (prélèvement sur un modèle d'expo). Déçu...

▶▶ la BMW doit se faire avec prudence. D'une part, c'est la plus lourde de ce comparatif avec 222 kg à sec, soit 10 kg de plus que ses concurrentes et d'autre part c'est la plus volumineuse. Par contre, ce type de manœuvres est plus facile avec la Buell, et surtout avec la Ducati au physique filiforme. Les premiers tours de roues se déroulent calmement, histoire de faire chauffer correctement les mécaniques. Les twins réclament un soin particulier au regard de la taille de leurs pistons ou de leur mode de refroidissement, à air pour deux d'entre eux. La maniabilité des machines se révèle satisfaisante pour circuler en ville. Exception faite de la Buell qui souffre lors des demi-tours. Le rayon de braquage a dû être calculé pour les grands espaces améri-

Ducati

▲ La prise en mains de la ST2 est immédiate. Le twin envoûte par son chant toujours aussi magique.

Buell

▲ La position de conduite est proche d'une routière. Le confort perfectible et l'équipement restreint desservent l'usage touristique. La protection est insuffisante.

BMW

▲ La richesse de l'équipement et les qualités dynamiques de la R 1100 RS la classent parmi les routières haut de gamme.

La passagère vote pour la BMW

▶ Si je devais partir sur les routes ensoleillées des vacances, cela ne serait certainement pas sur une Buell. Si elle offre une selle souple, à l'arrière, ses repose-pieds désagréablement mous et situés trop près des valises fatiguent et gênent le pilote. Sur l'autoroute, talons dans les valises, il n'y a plus qu'à se rouler en boule, la tête tiraillée dans tous les sens, en attendant que ça passe. La Ducati, agît de tout son charme pour gagner mon suffrage. Les valises bien placées laissent monter facilement sur le siège ferme mais confortable. La position un peu surélevée offre une vision sur la route, avec coups d'œil dans les rétros pour suivre les copains. Le voyage en est sensiblement amélioré. Dans les virolos, c'est un régal, la position devient dynamique sans pour autant vous projeter vers l'avant, tant l'assise est stable. Mais, la Ducat' a un défaut non négligeable : les jambes repliées et le dos courbé fatiguent sur longs trajets. Alors, pour sillonner les routes de France et de Navarre, la BMW est la plus adéquate. Moins attirante que l'Italienne, elle remporte le label du confort. La selle large et stable induit une position très agréable qui ne demande aucun effort quelles que soient les routes et la vitesse. Derrière, à la même hauteur que le conducteur, j'étais bien encadrée et protégée. Un véritable fauteuil ambulant, la R1100RS est la compagne idéale de la passagère. ■

BÉATRICE BOUERY

cains. Dans ce domaine, la ST2 marque un progrès notable chez Ducati, grand spécialiste des angles de braquage lilliputiens. Dans les prés recouverts de givre, les vaches attendent patiemment les premiers rayons du soleil. A défaut de regarder les trains passer, elles se délectent de la sonorité du twin en L de la ST2. Toujours aussi réjouissant à écouter, le bicylindre italien fait ▶▶

▶▶ preuve d'une belle allonge dès 3000 tr/mn (couple maxi : 83,3 Nm à 6500 tr/mn). Chaque ouverture des gaz propulse l'aiguille du compte-tours vers une zone rouge...inexistante ! Une coupure d'allumage stoppe néanmoins, vers 9800 tr/mn, les volontés destructrices des amateurs de surrégimes. Si ce twin italien est le moins puissant du trio, il ne laisse aucune chance à ses deux rivaux en termes de reprises. A 90 et 130 km/h, la ST2 laisse sur place le flat-twin bavarois et le V twin de Milwaukee. Ces deux moteurs font jeu égal à 90 km/h. Le Boxer allemand prend le dessus à 130 km/h. Grâce au couple maxi de 102 Nm à 5400 tr/mn, les parcours sinueux sur la Buell défilent sans utiliser fréquemment la très lente boîte de vitesses. Tout au plus est-il nécessaire de rétrograder en entrée de virages pour bénéficier de « l'énooorme » frein moteur. Cette qualité sied aussi, dans une moindre mesure, à la Ducati. Ces deux machines accompagnent leurs évolutions de grosses vibrations en définitive, très plaisantes à ressentir. D'autant plus sur la S3T où les fourmillements sont bien filtrés grâce au système de fixa-

Le bicylindre italien ne laisse aucune chance à ses deux rivaux en termes de reprises

Face à la concurrence

Triumph 900 Sprint Exécutive, belle abordable

A 64 500 F, la belle anglaise est une offre alléchante pour le sport- tourisme tranquille. Dans sa nouvelle livrée, la Triumph 900 Sprint Exécutive joue la carte de la classe et de la sobriété. Normal, son surnom en Anglais désigne les cadres d'entreprise soucieux de soigner leur image jusque dans le look de leur moto. Le modèle bleu nuit métallisé dont nous disposons à l'essai est du plus bel effet. Vendue 64 500 F (les deux valises comprises), la Triumph est imbattable sur le rapport prestations/prix. Grande, belle et majestueuse la Sprint drague les motards mesurant plus d'un mètre soixante dix. Avec ses 820 mm de hauteur de selle et ses 238 kg à sec, hauts placés, la bête est imposante. Il faut être un solide gaillard pour ne pas mettre son engin par terre à chaque manœuvre. Regrettable, car une fois sur route, elle sait faire oublier son gabarit. La partie cycle homogène, permet en duo ou en solo, d'enrouler sur route et autoroute en toute tranquillité. La nouvelle suspension directement empruntée à la Trophy colle littéralement la Sprint à la route. La moto ne se désunit pas sur mauvais revêtement. Les amateurs de virolos sauront l'apprécier car en plus elle possède une garde au sol imbattable. Les

▲ **Une fois son gabarit imposant admis, la Sprint se laisse apprivoiser et enroule les virages avec aisance.**

pressés qui préfèrent l'autoroute lui rajouteront vite une bulle haute. Pour arrêter l'engin, Triumph fait appel à deux disques flottants de 310 mm pincés par des étriers 4 pistons progressifs, mordants et largement suffisants. De toute façon dix pistons réunis ne servent à rien quand on ne sait pas freiner ! Le frein arrière assure très bien son rôle alliant facilité de dosage et puissance. Enfin morceau de choix le trois cylindres de 885 cm³ n'est pas en reste à côté des 1000 et 1100 cm³. Certains lui reprochent d'être bruyant au ralenti et à bas régime, il est vrai qu'aux péages les jolies employées sont souvent obligées de crier. D'autres diront qu'il a un comportement élastique. Ce qui est sûr, c'est qu'au-dessus de 3500 tours, le trois pattes souffle avec une belle constance, malgré une poignée de gaz à tirage trop long. Puissant sans pour autant être brutal, il reprend avec allant et évite de solliciter trop fréquemment la boîte de vitesses pourtant onctueuse et précise. Un autre de ses points forts vient de son autonomie qui, avec une consommation moyenne de 7,25 l, atteint 275 km avant réserve. Avec ses valises logeables et ne défigurant pas la moto, la Triumph 900 Sprint Exécutive est une machine destinée aux conducteurs pas trop sportifs mais aimant enchaîner les virolos avec plaisir. Et pour le prix, elle fait même preuve d'humour, du fameux humour britannique bien sûr. Son compteur de vitesses est gradué jusqu'à 320 km/h !

E. Garcin-Marrou

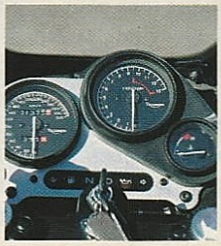
POUR
- Suspension
- Coffre moteur
- Autonomie

CONTRE
- Centre de gravité trop haut
- Camionesque
- Bulle trop basse

Fiche technique

Moteur	
Type	4 T, 3 cyl. en ligne, ref. par eau 4 soup par cyl., 2 ACT
Cylindrée (al x cse)	885 cm3 (76 x 65 mm)
Puissance maxi ch (kW)	98 (72) à 9000 tr/mn
Couple maxi mkg (Nm)	8,5 (83) à 6500 tr/mn
Transmission	
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	par chaîne
Partie cycle	
Frein av (étrier x pist.)	2 disques Ø 310 mm (4 opp.)
Frein ar (étrier x pist.)	1 disque Ø 255 mm (2 opp.)
Dimensions/poids	
Réservoir (réserve)	25 litres (5)
Poids (à sec)	218 kg
Garantie	2 ans pièces, M.O., assistance
Prix	64500 F

▶ **La partie arrière du cadre a été renforcée pour supporter le poids des valises.**



◀ **Les voyants sont illisibles au soleil.**
◀ **Les valises acceptent un intégral.**

tion moteur, Uniplanar, développé par Erik Buell. En revanche, ils sont légèrement présents sur la ST2 à partir de 5500 tr/mn et à la décélération. La déception peut venir du Boxer de la R 1100 RS. Plus feutré et linéaire, il ménage tout de même de belles envolées à partir de 4500 tr/mn (couple maxi : 95 Nm à 5500 tr/mn). Mais la souplesse fait partie de ses points forts. Il reprend à 1500 tr/mn en cinquième alors que ses rivaux obligent à tomber un rapport pour se relancer. Cette qualité contrebalance les effets désagréables de la boîte de vitesses qui claque souvent au rétrogradage. Les passages de rapports doivent être décomposés afin d'éviter les faux points morts. Autre plus de la BMW, la discrétion de son cardan. Son entretien ne nécessite qu'une vidange de temps à autres, ce qui repose des graissages fréquents imposés par la traditionnelle chaîne de la Ducati. Tandis que la courroie de la Buell ne nécessite que quelques contrôles de tension. A noter que sur aucune des motos, le roulage n'est perturbé par des à-coup de transmission. Sur autoroute, la protection se situe dans la moyenne. L'étroite bulle de la ST2 protège correctement la tête jusqu'à 170 km/h mais laisse les épaules exposées. La bulle réglable de la BMW permet de croiser à allure équivalente malgré les turbulences qui viennent heurter le casque des grands gabarits. Tandis que le carénage frontal de la Buell ne soulage que légèrement le buste alors que les déflecteurs de jambes apporte plutôt un plus.

Ca tourne
au pays des merveilles

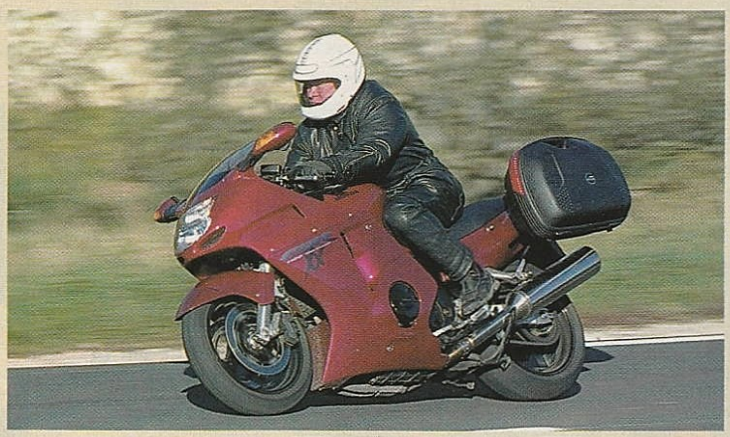
Le Morvan, l'un des paradis du motard, présente en cette fin d'octobre un ▶▶

Honda CBR 1100 XX, fade sophistication

A bien la regarder inclinée sur la latérale, pointue et toute en longueur, la CBR 1100 est plus proche du squale que de l'oiseau noir dont elle affiche le nom… C'est pourtant bien sur le sol qu'il est prévu de faire évoluer l'engin. Placé dans un double poutre alu, le moteur quatre cylindres innove par un système d'équilibrage supprimant les vibrations au point de permettre sa fixation rigide dans le cadre.

Comme sur la plupart des jap's, les commandes sont accessibles et l'instrumentation ultra complète. Il est même prévu la place d'un « U » sous la selle. Au départ, le « Klong » qui précède l'enclenchement de la première adresse un clin d'œil sonore à la BMW. Disons le tout de suite, la boîte n'a rien de la finesse de la moto. La position du pilote confirme une tendance plutôt sportive que GT avec une ergonomie bien maîtrisée. (façon Ducati ST2). Mais les suspensions ne sont confortables que sur routes lisses ! A peine mieux que la Buell. Une fois lancée, cette moto est caractérisée par l'extrême poussée de son moteur très linéaire (qui avale en moyenne 6,5 l). Au point que les vitesses prohibées sont atteintes avec une facilité déconcertante. Par contre, la protection au vent a été oubliée et la pression d'air est vite insupportable. Précisons au passage que le compteur arrête sa mesure à… 320 km/h !! Le freinage est très élaboré avec sa gestion Dual-CBS. Ce principe associe l'avant et l'arrière. Une action sur l'une ou l'autre des commandes de frein (levier ou pédale) actionne simultanément des pistons des trois étriers, ce qui assoie systématiquement la moto. Rassurant au point de laisser croire que l'on a embarqué « en cachette » un formateur à la conduite… avec la différence majeure que l'automatisme rend plus aléatoire le contrôle du phénomène. Aussi, attention en courbe, la machine est trompeuse par sa fluidité, sa facilité à prendre de l'angle et demande une maîtrise bien supérieure à celle de libérer les « watts » en ligne droite. D'autant que notre moto -équipée de valises adaptables Givi- présentait un guidonnage à 80 km/h (Phénomène non rencontré lors de nos précédents essais). Enfin de nuit, les projecteurs de la 1100 XX illuminaient la route au point qu'elle a été élu reine du soir. Pour conclure, et en rapport aux motos du comparatif, cette Honda est si linéaire et élitiste dans sa sophistication, qu'elle semble monotone et absurde, comme un aspirateur ultra performant, qui au-delà de la poussière…avalerait le tapis !

Eric Thoumelou



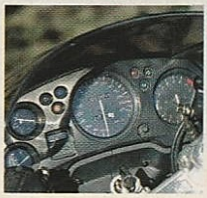
▲ Rapide et facile à emmener, la CBR XX est un véritable pousse au crime. La position est plus sportive que GT.

POUR
- Freinage
- Facilité
- Instrumentation
- Absence de vibrations

CONTRE
- Pas de valise d'origine
- Moteur linéaire
- Bulle de carénage

Fiche technique	
Moteur	
Type	4 T, 4 cyl. en ligne, ref. liquide 4 soup par cyl., 2 ACT
Cylindrée (al x cse)	1137 cm3 (79 x 58 mm)
Puissance maxi ch (kW)	100 (73,6) à 9000 tr/mn
Couple maxi mkg (Nm)	92,1 (9,4) à 4250 tr/mn
Transmission	
Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	par chaîne
Partie cycle	
Frein av (étrier x pist.)	2 disques Ø 310 mm (6 opp.)
Frein ar (étrier x pist.)	1 disque Ø 256 mm (3 opp.)
Dimensions/poids	
Réservoir (réserve)	22 litres (4)
Poids (à sec)	223 kg
Garantie	2 ans pièces, M.O.,
Prix	77970 F

▲ La moto d'essai est munie de valises Givi adaptables car elles n'existent pas en option.



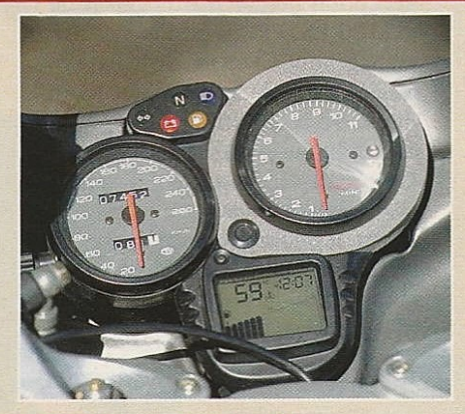
◀ La planche de bord est complète.
◀ Le freinage intégral est efficace et rassurant.

Revue de détails : esthétique, présentation,

Ducati 944 ST2

◄ Ducati ST2

La ligne réussie de la ST2 associe avec élégance, modernité et classicisme. La finition est à revoir. Le carénage, la bulle et les valises sont fragiles. Les rétroviseurs se replient en cas de chute. La béquille latérale, à rappel automatique, est inutilisable.

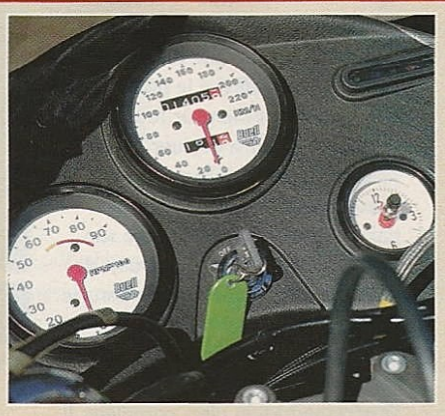


▲Tableau de bord :
L'esthétique générale du tableau de bord laisse à désirer. Les différents éléments forment un assemblage qui manque d'unité. Malgré cela, il s'avère complet.

Buell 1200 S3T

◄ Buell S3T

La ligne trapue est due au regroupement des éléments autour du moteur (échappement, amortisseur). La boîte à air se démarque par sa taille et son aspect brut de décoffrage.

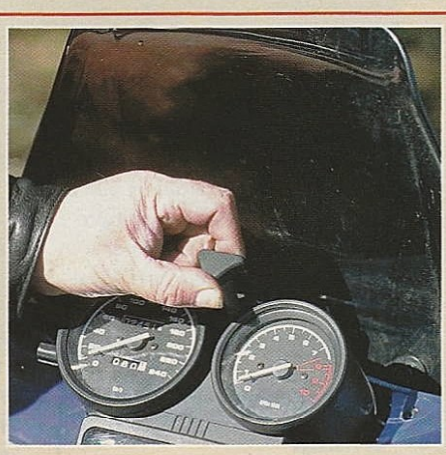


▲Tableau de bord : Le prix de vente élevé rend inadmissible le faible niveau de l'instrumentation. Les voyants sont trop petits et la montre n'est pas étanche. Il manque une jauge à essence.

BMW R 1100 RS

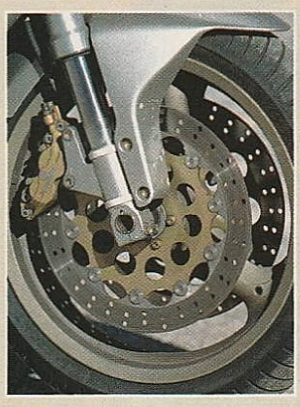
◄ BMW RS

Le carénage semble être posé sur la partie cycle. Le moteur porteur assure le lien entre le triangle de suspension avant et le monobras. Cette technologie garantit à la R 1100 RS une tenue de route à la hauteur de ses prétentions routières.

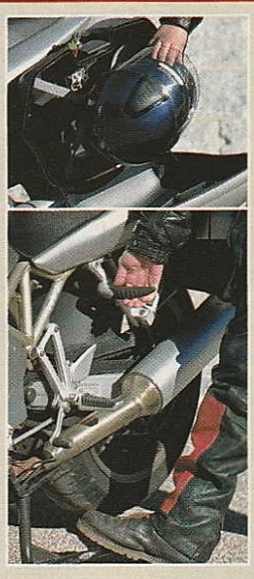


▲Tableau de bord : Au dessus des compteurs se trouve la molette permettant de modifier l'inclinaison de la bulle. Le réglage est possible en roulant.

sécurité, confort et astuces.



▲Freins : La fourche inversée est inutile sur route. Contrairement aux deux disques de 320 mm qui assurent parfaitement leur office.



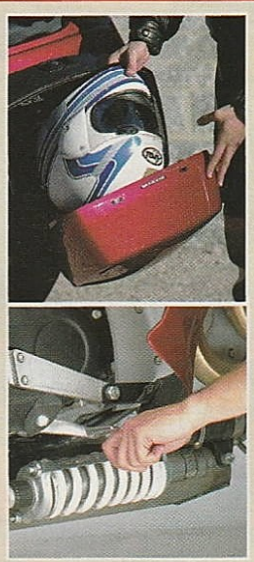
◄ Valises :
Les valises peuvent loger un intégral de petite taille. Leur maniement demande de la délicatesse sous peine de casser.

◄ Pratique :
La poignée de levage est pratique et bien placée. L'inclinaison des silencieux est réglable sur deux positions.

Les détails qui plaisent
- Béquille centrale
- Rétroviseurs repliables en cas de chute
- Poignée de levage

Les détails qui fâchent
- Béquille latérale inutilisable
- Difficile à attacher avec un U

▲ Freins : Pour 98, le freinage avant est confié à Nissin. Le simple disque de 340 mm à six pistons se montre brutal. Attention sous la pluie.

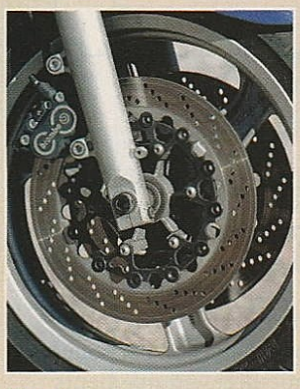


◄ Valises :
Disponibles en deux tailles, les valises sont livrées sur le nouveau millésime dans la version grand volume.

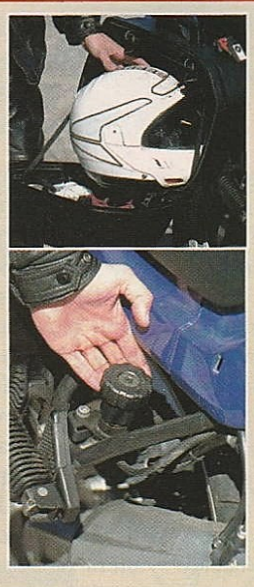
◄ Pratique :
L'amortisseur horizontal travaille en extension. La tension du ressort se règle par l'intermédiaire de deux écrous montés sur des tiges filetées.

Les détails qui plaisent
- Allumage du feu de croisement automatique
- Transmission par courroie

Les détails qui fâchent
- Commodos de piètre qualité
- Système d'ouverture de la selle
- Robinet de réserve difficile à actionner
- Absence de jauge à essence
- Montre non étanche



Freins : Dosables et puissants, les deux disques de 305 mm peuvent être assistés de l'ABS, (8100 F). Avec la fourche anti-plongée, ils constituent un ensemble efficace.



◄ Valises :
Les bagages sont vendus eux aussi en option (3300 F). La fabrication est de qualité.

◄ Pratique :
Depuis le modèle 1997, l'amortisseur arrière est muni d'une molette de réglage de la précontrainte du ressort très facile à manipuler.

Les détails qui plaisent
- Kit ergonomie
- Cardan

Les détails qui fâchent
- Guidon sur silent-blocs
- Difficile à attacher avec un U

Équipée de valises, chaque moto est capable d'emporter un petit intégral, sans sacrifier l'esthétique

visage aux multiples couleurs. Les ▶▶ forêts se parent d'une palette de tons s'étalant du vert au roux le plus profond. Malgré le froid, les visages sont illuminés par un instant de bonheur. Le plaisir est là, parmi les vallons inondés de soleil, sur des routes qui ne finissent jamais de tourner. La ST2 et la S3T excellent sur ce terrain. Légères (212 kg à sec) et rigoureuses en partie-cycle, elles se placent facilement sur l'angle et conservent leurs trajectoires sans effort particulier. La S3T prend même un léger avantage, ses origines de roadster, lui confèrent une agilité remarquable. Les changements d'angles s'accomplissent très facilement grâce à un recentrage des masses autour du moteur.

La nuit,
les motards voient gris

Les suspensions de ces deux motos confirment, sur une chaussée déformée, leur vocation sportive. Elles réagissent de manière sèche, sans pour autant nuire à la tenue de route. Les avis sont unanimes pour qualifier la S3T de tapecul. Toutefois, les nombreux réglages possibles améliorent le confort à la condition de garder à l'esprit que l'amortisseur travaille en extension. La R 1100 RS dispose d'une partie-cycle de bon niveau. L'effort à exercer sur le guidon monté sur silent-blocs doit être plus prononcé pour maintenir l'allemande sur l'angle. Surtout si un freinage vient perturber le déroulement du virage. Ce dont le conducteur ne se prive pas puisque c'est la meilleure freineuse, associant un ensemble suspensions anti-plongée et freins de qualité qui permettent un arrêt rapide. Facilement dosables, ils disposent de l'ABS en option contre la modique somme de 8100 F. Sur la Buell S3T, comme sur l'ensemble de la gamme, le simple piston arrière fait figure de symbole. Le rôle de ralentisseur est donc dévolu ▶▶

Fiche technique

	Buell S3T	BMW R 1100	Ducati ST2
Moteur			
Type	4T, 2 cyl en V, 2 soup par cyl. culbuté, refroidi par air	4T, 2 cyl flat-twin, 4 soup/cyl. 1 ACT, refroidi par air/huile	4T, 2 cyl en L, 2 soup par cyl. Desmo, refroidi par eau
Cylindrée (Al. X Cse)	1203 cm3 (88,9 x 96,5 mm)	1085 cm3 (99 x 70,5 mm)	944 cm3 (94 x 68 mm)
Compression	10 à 1	10,7 à 1	10,2 à 1
Puissance maxi ch (kw)	87 (64) à 6000 tr/mn	90 (66) à 7250 tr/mn	83 (61) à 8500 tr/mn
Couple maxi mkg (Nm)	10,4 (102) à 5400 tr/mn	9,7 (95) à 5500 tr/mn	8,5 (83,3) à 6500 tr/mn
Alimentation	1 carburateur Ø 40 mm	2 injecteurs	2 injecteurs
Allumage	électronique	électronique	électronique
Démarreur	électrique uniquement	électrique uniquement	électrique uniquement
transmission			
Embrayage	multidisque en bain d'huile	monodisque à sec	multidisque à sec
Transmission finale	par courroie	par cardan	par chaîne
Boîte de vitesses	5 rapports	5 rapports	6 rapports
partie cycle			
Cadre	périmétrique en tube	treillis, moteur porteur	treillis
Chasse, angle de chasse	99,1 mm, 25°	111 mm, 65,9°(tête direction)	102 mm, 24°
Suspension av	fourche Ø 41 mm, déb. 119 mm	fourche Ø 35 mm, déb. 120 mm	fourche Ø 43 mm, déb. 130 mm
Réglages	détente et compres.	détente	ressort, détente et compres.
Suspension ar	monoamortisseur, déb. 124 mm	monoamortisseur, déb. 135 mm	monoamortisseur, déb. 148 mm
Réglages	ressort, détente et compres.	détente et compres.	ressort, détente et compres.
Frein Av (étrier à X pist.)	1 disque, Ø 340 mm (6 opp.)	2 disques, Ø 305 mm (4 opp.)	2 disques, Ø 320 mm (4 opp.)
Frein Ar (étrier à X pist.)	1 disque, Ø 230 mm (2 opp.)	1 disque, Ø 285 mm (2 opp.)	1 disque, Ø 245 mm (2 opp.)
Pneu Av - Pneu Ar	120/70 x 17 - 170/60 x 17	120/70 x 17 - 160/60 x 18	120/70 x 17 - 170/60 x 17
dimensions/poids			
Longueur	2165 mm	2175 mm	2110 mm
Hauteur de selle	749 mm	780/800/820 mm	820 mm
Garde au sol	132,1 mm	159 mm	165 mm
Réservoir (réserve)	18,93 litres (2,27)	23 litres (4)	21 litres (6)
Poids (à sec)	210,92 Kg	222 Kg	212 Kg
coloris	noir, rouge, vert, gris métal	noir, rouge, bleu	rouge, argent, anthracite
garantie	1 an, pièces et MO	1 an, pièces et MO, assistance	2 ans, pièces et MO, assistance
prix	82 990 F	79 900 F	69 900 F

Ducati 944 ST2

POUR
- Moteur
- Sonorité
- Tenue de route
- Polyvalence

ENTRE
- Finition
- Entretien à soigner
- Autonomie

Buell 1200 S3T

POUR
- Moteur
- Esthétique
- Originalité
- Entretien, accessibilité mécanique

ENTRE
- Frein arrière inexistant
- Prix
- Boîte de vitesses lente

aux puissants six pistons du simple disque avant. Le frein arrière de la Ducati brille lui aussi par son absence. Quant aux deux étriers à quatre pistons montés sur la roue avant, ils manquent un peu de puissance sur circuit mais suffisent en usage routier. L'hiver venu, les jours raccourcissent à vitesse grand V. Les occasions d'effectuer des parcours de nuit sont alors nombreuses. La Ducati laisse apparaître aux yeux du motard la meilleure éclaircie de ce comparatif. La zone éclairée par son phare lenticulaire est constante en passant du feu de croisement au feu de route. Seule l'intensité varie. Sans être transcendante, elle est suffisante pour affronter la traversée nocturne d'un col. La BMW diffuse un faisceau fin et puissant qui nécessite un réglage précis. Quant à la Buell, elle impose un rythme très tranquille, loin de ses capacités dynamiques. Le halo qu'elle dégage est trop faible pour permettre de lire correctement la route.

Des valises
bien pratiques

La visite de la cathédrale de Vézelay s'apprécie d'autant plus si la corvée du sac sur le dos peut être épargnée. A l'exception de BMW, qui propose sur la R 1100 RS des valises en option (3300 F), ces accessoires sont livrés en série sur la ST2 et la S3T. Ainsi transformées, ces machines promènent leurs arrière-trains de manière plus ou moins aguichante. Par souci d'intégrer au mieux ces équipements sans dénaturer la ligne des motos, les valises de la Ducati et de la BMW épousent au mieux leurs flancs de selle respectifs, et ceci au détriment de l'espace de rangement. Leur maniement ne pose pas de problème particulier, si ce n'est celles de la Ducati qui sont assez fragiles (fabriquées par

Entretien

	BMW R 1100 RS	Buell S3T	Ducati ST 2
Prix de la casse TTC			
Jante avant	3754 F	2150 F	5088,7 F
Garde boue avant	525 F	NC	711 F
Tube de fourche	512 F	2690 F	2160 F
Roulements de direction	417 F	103 F	345 F
Té de fourche supérieur	1531 F	1029 F	1667 F
Té de fourche inférieur	735 F	1450 F	1844 F
Guidon ou demi guidon	527 F	506 F	671 F
Maître cyl. frein avant	1482 F	994 F	713 F
Levier d'embrayage	200 F	NC	140 F
Levier de frein avant	445 F	193 F	140 F
Rétroviseur complet	284 F	379 F	865 F
Clignotant complet	199 F	85 F	84 F
Optique de phare complet	980 F	498 F	3130 F
Bulle de carénage	1636 F	NC	929 F
Carénage complet	4066 F	3569 F	8191 F
Flanc de carénage	2033 F	sans	3060 F
Pédale de frein arrière	427 F	389 F	376 F
Sélecteur	359 F	NC	363 F
Repose pied conducteur	433 F	184 F	305 F
Réservoir d'essence	3742 F	2907 F	9373 F
Selle	2179 F	1755 F	1134 F
Boîtier allumage élect.	6155 F	1252 F	6127 F
Piston, segment, axe	1772 F	558 F	1450 F
Prix de l'usure TTC			
Silencieux d'échappement	455 F8	2588 F	3902 F
Jeu de plaquettes Av	281 F	449 F	292 F
Filtre à huile	96 F	60 F	59 F
Filtre à air	99 F	223 F	96 F
Amortisseur	3795 F	3658 F	4838 F
Disque d'embrayage	799 F	1167 F	904 F
Kit chaîne	Cardan	Courroie	1146 F

BMW R 1100 RS

POUR

- Tenue de route
- Freinage
- Protection
- Duo
- Suspensions

NTRE

- Rapport transmission finale
- Prix
- Entretien spécifique

A la pompe

	Buell S3T	BMW R RS	Ducati ST2 :
Mini	5,33 l	6, l	6,3 l
Maxi	6,4 l	7,3 l	8,3 l
Moyenne	5,86 l	6,65 l	7,3 l
Autonomie	284 km	286 km	205 km
Réserve	39 km	60 km	82 l

L'assurance

Le tableau ne prétend pas donner à chacun le tarif qu'il paierait. Mais, au travers d'un cas toujours identique, il donne une échelle de valeurs et permet de comparer le coût de l'assurance pour toutes les motos essayées par Moto Magazine. L'un des chiffres correspond à la garantie minimum obligatoire : la Responsabilité Civile (tiers) + Protection Juridique (ainsi que l'assistance), l'autre à la garantie Vol/Incendie. Ces prix sont donnés pour une ville comme Lyon et pour un conducteur ayant un coefficient de réduction/majoration moto : 0,80 (bonus de 20 %)

	RC + PJ	idem + Vol/ incendie
Ducati ST 2	2645 F	4442 F
Buell S3 T	2361 F	4422 F
BMW R 1100 RS	2361 F	3918 F

Et l'entretien dans tout ça?

Tout comme la protection ou le confort, le coût de l'entretien d'une machine de tourisme est un critère d'achat non négligeable. Nos trois machines sont bien différentes sur ce point. La ST2 ne peut pas cacher ses origines sportives. Sa mécanique réclame un suivi sérieux. A 10 000 km, 5 heures de main d'œuvre sont nécessaires pour effectuer les contrôles et les changements de pièces, soit une facture de 1 500 à 2 000 F (hors consommables). A 20 000 km, si les quatre soupapes sont à régler, ce sont trois heures de M.O. qu'il faut ajouter, soit une facture portée à 3 000 F. La BMW, plus routière, emploie une technologie de pointe propre à la marque. Lors de la révision des 10000 km, le budget pièces atteint environ 660 F, plus 2 heures de main d'œuvre. A 20000 km, il grimpe à 1 000 F, plus 3 h 30 de M. O L'accessibilité et la simplicité mécaniques de la Buell mettent l'entretien à la portée de tous. Les révisions sont préconisées tous les 4 000 km. La main d'œuvre varie entre 2h et 2h 30, soit une addition de 750 F à 4000 km et de 1 000 F à 8 000 km (huile et filtre compris).

Nonfango). Sur la Buell, les bagages, disponibles en deux volumes selon la largeur de couvercle choisie, sont fixées par trois vis démontables sans outils. Chaque moto est toutefois capable de transporter au minimum un petit intégral. A l'heure du bilan, Ducati avec sa ST2 ne trahit pas sa réputation de marque sportive. Les concessions faites pour le confort du voyage (position de conduite et valises) n'ont en rien entamé ses capacités sportives. La ST2 est une moto très sécurisante et séduisante par son comportement dynamique. Le twin en L dégage toujours autant de magie, il reste un argument de poids pour l'acquisition de cette Italienne. Attention tout de même, son entretien doit être soigné. A 69 900 F, la ST2 offre au final un rapport prix/prestations très couru, que seule une finition perfectible relativise. Autre moto de caractère, la Buell S3T enchante par les performances de sa partie-cycle et le gros couple de son V à 45°. La diffusion encore limitée de cette marque se paie au prix fort. Il faut débourser 83 990 F (!!!) pour devenir propriétaire de cette belle Américaine, conçue pour rouler différent. Espérons que le confort aride et l'instrumentation cheap seront corrigés rapidement. La R 1100 RS n'égale pas ses deux cadettes sur le plan des performances. Mais elle les surpasse par ses aptitudes au tourisme, duo inclus, digne de la routière qu'elle est en réalité. Le niveau d'équipement et de finition explique le prix de 79 900 F qui reste élevé, surtout en regard des équipements proposés en option (ABS, valises, pare-cylindres).

Yannick Leverd
Photos : Stephen Caillet
avec la participation de : Béatrice Bouéry, Etienne Garcin-Marrou, Grégory Mathieu et Éric Thoumelou

Offre spéciale

Abonnez-vous

GSM Philips Fizz*

Aussi performant qu'esthétique,
le Fizz de Philips ne pèse que 169 grammes pour une épaisseur de 17 mm. Merveille de la recherche européenne en télécommunication, il dispose en outre d'une autonomie de batterie (en veille) de 45 heures.

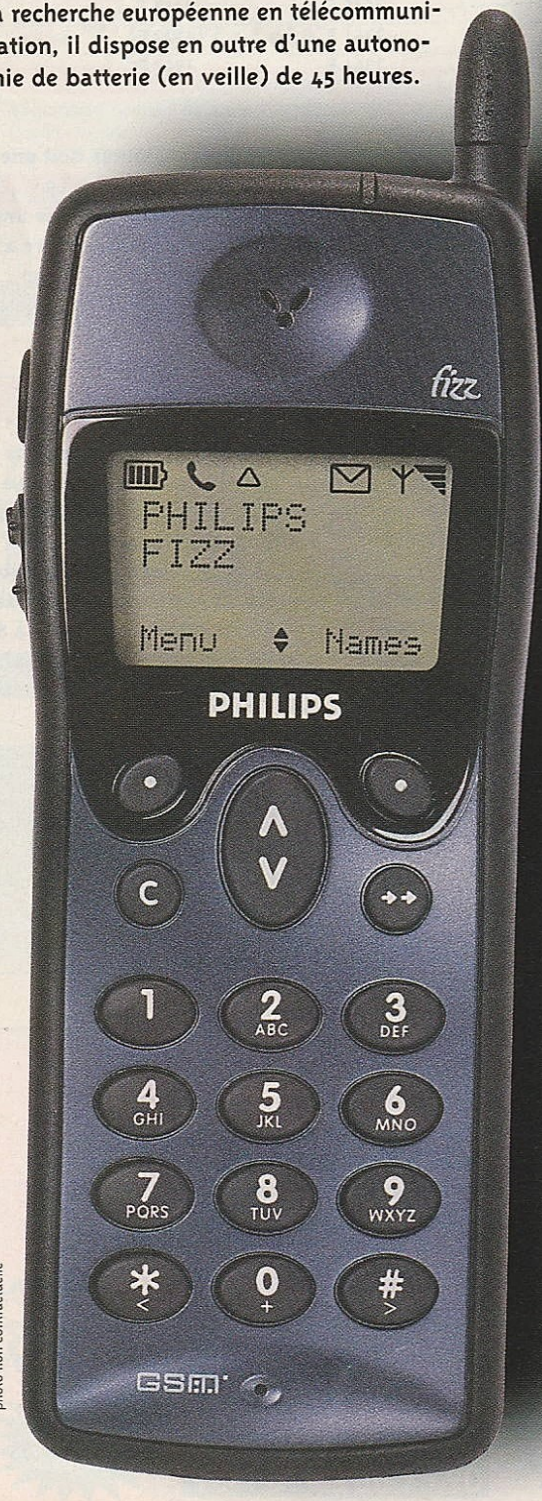


photo non contractuelle

Pour des raisons de sécurité évidente
un téléphone portable ne doit être utilisé par
le conducteur d'un véhicule auto ou moto qu'après
l'arrêt total du véhicule en stationnement non gênant.

d'automne

dès aujourd'hui à Moto Magazine

et recevez, pour 1 franc supplémentaire, votre téléphone portable GSM Philips Fizz

LE PAVÉ DANS LA MARE
MOTO magazine

1 an d'abonnement
soit 10 nos
=

190 F

+

votre téléphone GSM Philips Fizz *
avec chargeur de batterie et housse
POUR 1 FRANC SUPPLÉMENTAIRE

soit
1650 F
offert !

=

191 F
seulement !

* Pour tout renseignement concernant le téléphone, ou le coût des différentes formules d'abonnement proposées par SFR ou Itinéris, merci d'appeler le 01 39 23 84 29 (fax : 01 39 55 16 61)

Je ne résiste plus je m'abonne !

Bulletin à découper
et à retourner sous enveloppe affranchie à :
Moto Magazine
Service Abonnements - 35, rue des Messiers -
93100 Montreuil

❑ **Oui je profite sans attendre de votre promotion et je m'abonne pour 1 an à Moto Magazine (190 F). Pour 1 franc supplémentaire seulement, je souhaite bénéficier de votre offre pour l'obtention de mon téléphone GSM FIZZ* équipé. Je règle seulement 191 F.**

❑ **Je m'abonne uniquement à Moto Magazine pour 1 an, soit 10 nos, pour 190 F et je réalise une économie immédiate de 60 F par rapport au prix de vente des 10 magazines (250 F en kiosque). Je ne souhaite pas recevoir le téléphone portable GSM Fizz. Ci-joint mon règlement de 190 F.**

* L'envoi du téléphone portable est subordonné à l'ouverture par vos soins auprès de la société IMPEX INTERNATIONAL de votre ligne SFR ou ITINERIS. Notre offre vous permet d'accéder, au choix, aux différentes formules proposées.
Cette offre n'est pas cumulable avec une souscription SFR ou ITINERIS déjà contractée. Elle est uniquement réservée pour un premier abonnement à Moto Magazine en France métropolitaine et valable jusqu'au 31/12/97. Les documents complets nécessaires à l'obtention de votre ligne SFR ou ITINERIS (au choix) vous seront personnellement adressés par la société IMPEX INTERNATIONAL, dès la réception de votre demande. Sous réserve de l'acceptation de votre dossier de demande d'ouverture de ligne par IMPEX INTERNATIONAL, votre téléphone vous parviendra sous huitaine. Votre abonnement au réseau, par prélèvement automatique mensuel, correspond à la formule que vous aurez demandée, (12 mois minimum) ceci aux tarifs opérateurs en vigueur. En cas de résiliation de l'abonné avant l'expiration de ce délai d'un an et sauf cas de force majeure, l'abonné devra régler les redevances restant à courir jusqu'à la date anniversaire de son contrat. Les frais d'ouverture de ligne (422 F T.T.C.), la facturation détaillée de ces appels, les frais de communication téléphonique seront à votre charge. La responsabilité des Éditions de la FFMC sur cette offre promotionnelle est contractuellement limitée à la seule fourniture de l'abonnement à Moto Magazine. Si l'ouverture de votre ligne est refusée par ITINERIS ou SFR la société IMPEX INTERNATIONAL vous informera de ce refus. Dans ce cas vous n'aurez pas droit à votre téléphone.
La souscription à l'une ou à l'autre de ces deux offres implique pour le futur abonné la pleine et entière acceptation de tous les termes du présent document.
Conformément à la loi du 06/01/1978 vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données personnelles vous concernant présentes dans nos fichiers, vous pouvez par ailleurs être amené à recevoir des propositions adressées par d'autres associations ou sociétés que la nôtre. Si vous ne le souhaitez pas, il vous suffit de nous écrire en nous indiquant vos nom, prénom et adresse.

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : |_|_|_|_|_| Ville : _____

❑ Ci-joint mon règlement de _____ F à l'ordre de Moto Magazine :

❑ Chèque bancaire ❑ Mandat lettre

❑ par Carte bancaire Date d'Expiration : |_|_| |_|_|

N° |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

Montant à débiter : _____ F

MM142

Gare aux plastic

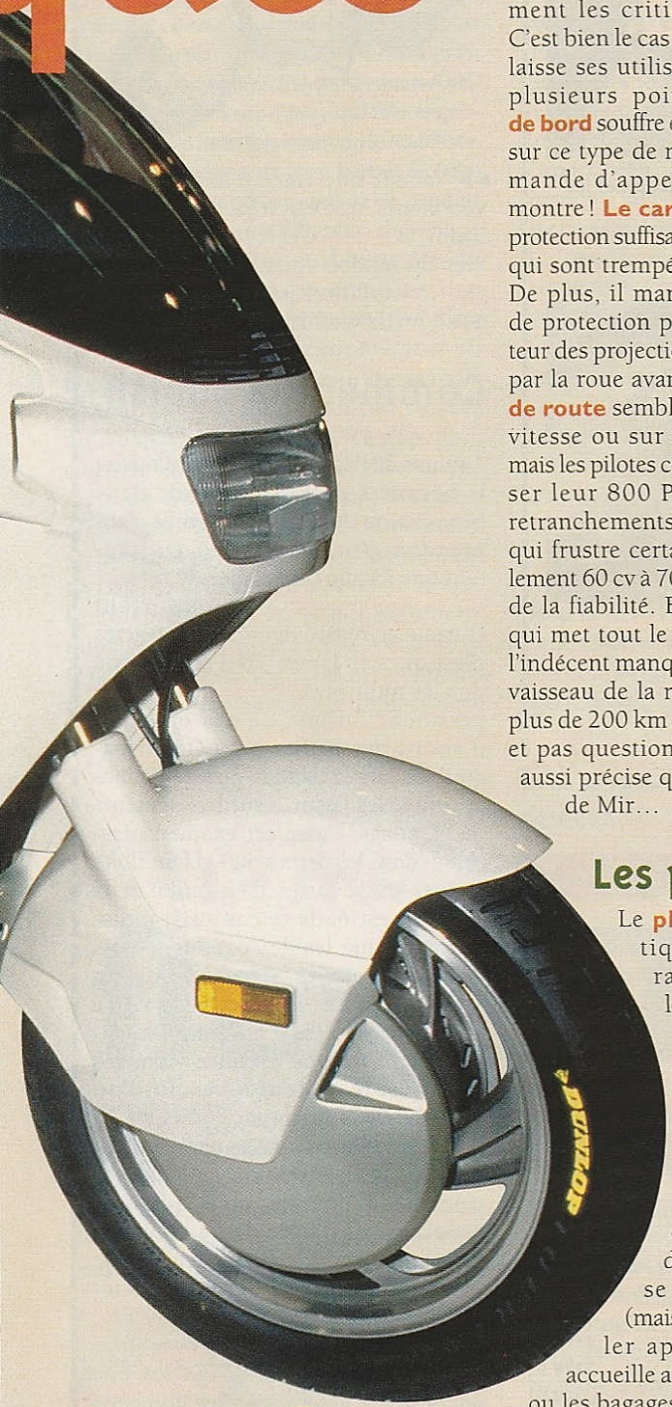
Une « carrosserie » intégrale animée par un moteur sobre et un solide cardan : il n'en faut pas plus pour réussir une grande routière. Honda a eu la bonne idée de tenter l'expérience avec la 800 Pacific Coast. En revanche, d'avoir présenté cet engin comme « motomobile » fut l'erreur du siècle. Difficile de séduire les motards avec un concept aussi douteux… Pourtant, à l'usage, la moto tient ses promesses et séduit les utilisateurs. A redécouvrir d'urgence sur le marché d'occasion.

Historique

La lignée de la 800 PC

Présentée fin 1988, la Pacific Coast est accueillie plutôt fraîchement sur le marché hexagonal. Sa carrosserie intégrale aux formes bio ne fait pas l'unanimité, surtout dans sa livrée blanche qui lui vaudra le sobriquet de « bidet roulant ». Techniquement, elle fait partie d'une génération de twins qui innovent dans la gamme Honda : la XRV 750 Africa Twin, la Transalp ou encore la NTV 650 disposent d'une mécanique conçue sur le même moule (mais dont tout diffère, selon la vision nippone de la standardisation…). Refroidissement liquide, distribution par simple arbre à cames en tête, trois soupapes par cylindre et double allumage : une sophistication justifiée par la douceur du comportement moteur. Dix ans plus tard, elle n'apparaît pas techniquement dépassée alors que sa ligne, déclinée sur la 1100 Pan European, est presque devenue banale. Victime d'être arrivée trop tôt, elle ne sera commercialisée chez nous qu'entre 89 et 93. Elle poursuit actuellement sa carrière aux USA et au Japon. Aujourd'hui, chez nous la « 650 Deauville » reprend le flambeau de la 800 PC. Souhaitons à la petite nouvelle de ne pas souffrir elle aussi de son appellation fumeuse…

ques



Les points faibles

Lorsqu'un engin revendique à ce point la perfection, il attire immanquablement les critiques les plus fines. C'est bien le cas de la Pacific Coast, qui laisse ses utilisateurs sceptiques sur plusieurs points. **L'équipement de bord** souffre en effet d'oublis fâcheux sur ce type de machine : pas de commande d'appel de phare et pas de montre ! **Le carénage** n'offre pas une protection suffisante au niveau des pieds, qui sont trempés à la moindre averse. De plus, il manque une petite grille de protection pour épargner le radiateur des projections de graviers envoyés par la roue avant. A l'usage, **la tenue de route** semble parfois floue à haute vitesse ou sur mauvais revêtement, mais les pilotes concernés avouent pousser leur 800 PC dans ses derniers retranchements... Idem du **moteur**, qui frustre certains énervés avec seulement 60 cv à 7000 t/mn. C'est le revers de la fiabilité. En revanche, un point qui met tout le monde d'accord, c'est l'indécent manque d'**autonomie** de ce vaisseau de la route. Difficile de faire plus de 200 km avec le plein (16 litres) et pas question de se fier à la jauge, aussi précise que l'ordinateur central de Mir...

Les points forts

Le **plastique** c'est fantastique, le **cardan** c'est rassurant ! Tel est le leitmotiv des possesseurs de Pacific Coast, la seule race de motards qui n'a pas besoin d'emprunter une voiture pour aller au supermarché. Le **« coffre »** intégré à l'arrière de la coque est un privilège dont bien peu pourraient se passer aujourd'hui (mais avec quoi vont-ils rouler après la PC 800 ?). Il accueille aussi bien les provisions ou les bagages que les deux casques intégraux de l'équipage. Et la carrosserie a plus d'un tour dans son sac. A allure raisonnable, elle protège efficacement pilote et passager. Comme de plus la **position de conduite** est idéale et le **confort** en selle irréprochable, il n'y a que les haltes carburant pour freiner la Pacific Coast. Le pilote reste toujours frais et pimpant après les plus longs trajets. Les adeptes du complet-veston apprécient aussi le coté « propre » de cette moto : pas de risque de ▶▶

POUR

- ▶ Une vraie GT urbaine (ou l'inverse)
- ▶ Le coffre est immense !
- ▶ Fiable et économique à l'usage.

CONTRE

- ▶ Autonomie ridicule
- ▶ Inaccessibilité mécanique chronique.
- ▶ Où sont l'appel de phare et la montre ?

▲ La protection du carénage et la position de conduite permet de rouler longtemps sans fatigue, dommage que l'autonomie ne dépasse guère les 200 km...

◀ Le coffre doit être surveillé de près. Inspectez le joint d'étanchéité et son parfait ajustement. Vérifiez que le fond est en bon état (pas de fissures) et que la serrure fonctionne correctement.

L'avis des utilisateurs

L'accro

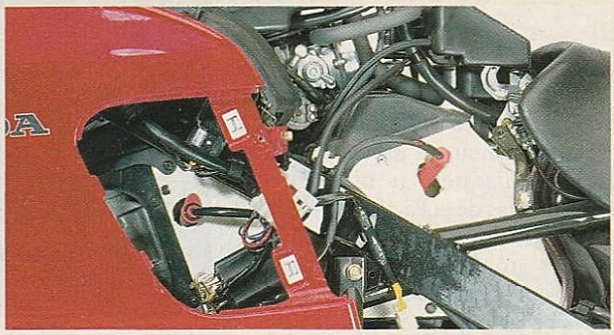
Denis, deux Pacific Coast de 90 (12 000 km) :
Une voiture qui a déboîté lorsque je doublais à eu raison de ma première PC, j'en ai immédiatement racheté une autre. C'est un engin très bien adapté à mon grand âge (45 ans). De plus, elle me permet de concilier la tenue « avec cravate » et la pratique de la moto. depuis, je ne veux plus que des motos équipées de la sorte et munies d'un cardan.
Peut-être qu'une Pan European fera l'affaire...

Le dégoûté

Jean, Pacific Coast de 92 (56 000 km)
Cette machine est globalement efficace, mais il m'aura suffi de remplacer quelques morceaux de carénage, tels que la coque de rétro-clignotant à plus de 600 balles (et sans glace, ni ampoule, ni cabochon de clignot !) pour être refroidi. c'est la galère à la moindre intervention, même pour changer les bougies ou un câble... J'ai eu un problème de roulements de roues qui grippent, mais vous allez me dire que c'est à cause de l'utilisation des nettoyeurs haute pression (NDLR : bien vu !).

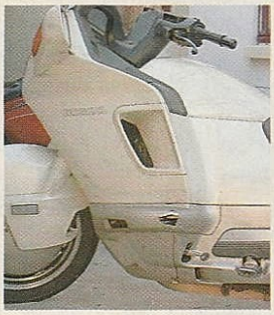
Mémo à vérifier en priorité

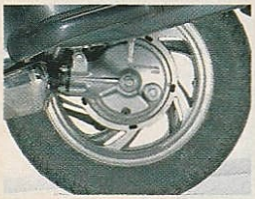
Équipement électrique : assurez-vous qu'il n'y a aucune baisse de tension lors des manipulations d'électrons (code-phare, clignos, klaxon...). Sur les premières versions (89-90), il est possible de rencontrer des avaries électriques. Bobines et régulateur grillent sous l'effet incontrôlé de l'alternateur.



Distribution : la tension de la chaîne de distribution et les jeux doivent être contrôlés tous les 20 000 km. Voir les factures et le carnet d'entretien.

Carrosserie : les pattes de fixation et assemblages variés du carénage (et il y en a...) prennent du jeu au fil des kilomètres. Celles qui ne seront pas resserrées à temps occasionneront votre ruine (et des fissures dans le plastique). Solution pour les maniaques : remplacer la visserie d'origine par des « nylstop ».





Amortisseurs : d'origine, ils atteignent péniblement 50 000 km. Certains adaptables améliorent la tenue de route chargé ou en duo (Fournales). Les mauvaises surprises sur route humide viennent autant de là que des pneus.

Côté usure

Km	5000	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000
Pneu avant								
Pneu arrière								
Plaquettes avant								
Plaquette arrière (mâchoires)								
Cardan (vidange)								

Cote

36 15 Moto Mag	
1990	28700 F
1991	30500 F
1992	33000 F
1993	37000 F
1997	60000 F

▼ Gaffe au prix du plastique nippon, il fait verdir plus d'un tarmo! Un flanc de carénage et le rétroviseur à changer lors d'une chute bénigne, et c'est plus de 4000 F qui s'envolent... Indisponibles depuis 93, CIMO a réimporté des PC 800 US en 97.

Côté prix

Accessoires	
Bulles	Bulle adaptable : Secdem : de 858 à 942 F (selon hauteur)
Amortisseurs Ar.	2580 F (Fournales)
Ligne d'échappement	3045 F (Jama), 3274 F (Marving), 5365F (Lazer inox)
Porte-bagages	(fixé sur le coffre) Nonfango : 537 F, Givi : 636 F
Pièces détachées (TTC)	
Amortisseur (s) arrière	1137 F
Silencieux d'échappement	3329 F
Jeu de plaquettes avant	280 F
Joints spy de fourche	137 F
Filtre à huile	77 F
Filtre à air	334 F
Jeu de disques d'embrayage	321 F
Kit Chaîne	—
Piston avec axe et segments	737 F
Boîtier d'allumage électronique	4274 F
Levier d'embrayage	70 F
Levier de frein avant	74 F
Câble de gaz	181 F
Rétroviseur	1626 F
Clignotant complet	273 F
Réservoir d'essence	1710 F

►► laisser une trace d'huile sur les vêtements, et c'est si facile à laver... Enfin, la **fiabilité** et la **longévité** sont bien au rendez-vous, d'autant que la **finition** apportée par Honda garantit à l'engin de vieillir sans trop de rides.

Comment la choisir

les points à surveiller

A moins de passer une journée à mettre la bécane à poil (après avoir eu la bénédiction du vendeur...) vous n'apprendrez rien, ou presque, en scrutant une Pacific Coast. Bien sûr, **l'état de la carrosserie** est important (surtout en regard du prix des matières plastiques au japon). Il n'est pas rare que les multiples **pattes de fixation** prennent du jeu, ce qui entraîne d'abord des bruits parasites désagréables dans le cockpit, puis de vilaines et ruineuses fissures sur les éléments de carénage. Passé cet examen plastique (dans les deux sens), il faut donc se ruer sur le carnet d'entretien de la moto. Il est dans ce cas aussi indispensable que les deux roues... Surveillez bien que les fréquences de **révision** ont été respectées (voire rapprochées en cas d'utilisation essentiellement urbaine). Outre vidanges et filtres, le moteur à besoin d'un **réglage de distribution** tous les 25 000 km (avec parfois le changement des pastilles). Attention, peu de propriétaires y pensent, alors que c'est pourtant la garantie d'une longévité sans faille. Dans le même registre, le **cardan** doit lui aussi être régulièrement vidangé. Coté **amortisseurs**, disques de **freins** et pot d'**échappement**, c'est à partir de 50 000 km que les choses se gâtent. Vérifiez donc que le **silencieux** n'est pas en état de décomposition avancée (boursouflures). Cela sera le seul contrôle possible, puisque vous ne pouvez pas accéder au reste (hormis la face interne des disques de frein...). Sélectionnez donc le vendeur qui semble le plus soigneux et méticuleux. ●

Jeff Copin
avec les lecteurs de Moto Magazine

Photos : Stephen Caillet et D.R.

JAPAUTO

DEPUIS 1975

CHEZ JAPAUTO C'EST NOËL DURANT 31 JOURS *

Des prix fous jusqu'à -50%

DES CADEAUX SURPRISES**

& TOUJOURS LES PLUS GRANDES MARQUES AUX MEILLEURS PRIX

DAINESE SHOEI SOUBIRAC Arai HELMET

*du 1/12 au 31/12

ALPINESTARS - ABUS - AXO - BAGSTER - BULLSON - CGF
FURYGAN - GIVI - HELSTON'S - GPA - MIC - NOLAN
OAKLEY - PLASTEX - ROOF - SEGURA - SHARK...

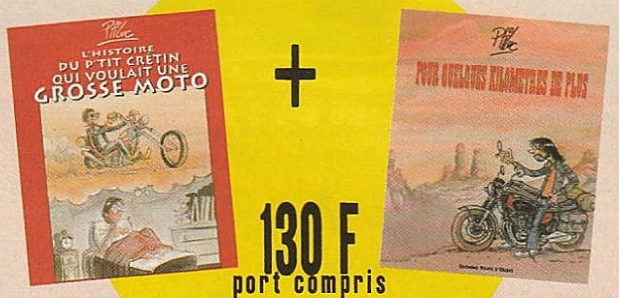
**Tirage au sort le Mercredi 31 décembre.
Liste des cadeaux sur simple demande au magasin.

HONDA JAPAUTO
43/47 Ave de la Grande Armée 75116 PARIS
Tél : 01 44 17 36 10
Tél Accessoires : 01 44 17 36 19
Du Lundi au Samedi 9h à 19h.

MO

Voici enfin le petit dernier de Ptiluc...

Pour quelques kilomètres de plus !

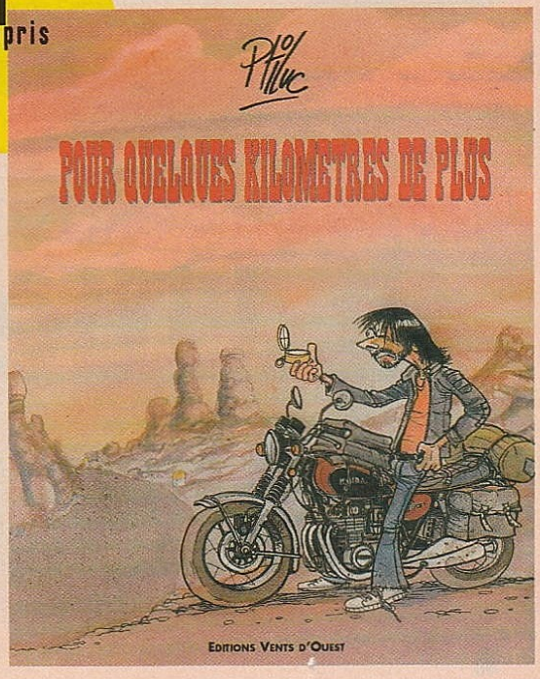


+

130 F
port compris

La suite des aventures désopilantes quelquefois émouvantes mais toujours passionnantes de Ptiluc et sa moto. Un nouveau texte magistralement écrit et illustré par l'auteur des rats de *Pacush Blues*, 72 pages couleurs

84 F
port compris



BON DE COMMANDE

MERCI DE M'ADRESSER LES LIVRES SUIVANTS :

Titre	quantité	prix unitaire	TOTAL
L'histoire du petit crétin...		84 F	
Pour quelques km de plus		84 F	
Offre spéciale : les 2 titres		130 F	

❑M ❑Mme ❑Mlle

Nom & Prénom.....

Adresse.....

.....

.....Code postal .....

Localité.....

Je joins un chèque correspondant au montant des livres commandés (frais de port et d'emballage inclus) à :

MOTO MAGAZINE - LIVRES SERVICE - 35, rue des Messiers - 93100 MONTREUIL

Motos à moteurs d'autos

Une union contrariée

IMPOSSIBLE N'EST PAS FRANÇAIS

Du simple bricolage d'amateur à la réalisation soignée, du prototype à la production en série, toutes ces machines eurent pour point commun de faire fonctionner sur deux roues une motorisation de voiture. Tantôt exploité pour ses performances, pour sa solidité ou encore pour son coût, le cœur des autos n'a pourtant jamais vraiment su s'imposer sur nos motos. Et si aujourd'hui quelques modèles restent en mémoire, voire même encore à la vente, on le doit le plus souvent à leur côté insolite et à l'acharnement de leurs concepteurs. Histoire d'un divorce annoncé et d'un genre définitivement condamné par le progrès. La 2CV est en partie responsable du déclin de l'industrie moto en France. Cette voiture révolutionnaire, à la fois économique et fiable, sut rapidement conquérir le cœur des masses laborieuses. Devenant populaire, l'automobile condamna définitivement la moto utilitaire. Pourtant l'histoire de la Deuch' est paradoxale. À la fin des années 30, Citroën lance l'ambitieux projet de la Toute Petite Voiture. (TPV). Or il se trouve que le styliste maison, un certain Flaminio Bertoni, est un motard averti. Un beau jour, un ingénieur facétieux décide de faire une bonne blague à son collègue italien. Une barre de fer en travers de la roue arrière de sa BMW ne manquera pas de déclencher l'hilarité générale!

▲ **Impossible n'est pas français... mais pari manqué pour la BFG. Son moteur de GS Citroën n'a pas su séduire les motards. La Voxan et son V-twin disposent de meilleurs arguments pour relever le défi lancé par la BFG il y a 18 ans.**

Notre rital ne se rend compte de rien, démarre. et explose tous ses rayons. Surprise générale, alors que tout le monde s'attendait à le voir caler, on découvre au contraire qu'un flat-twin ne manque pas d'avantages. La motorisation de la TPV est donc toute trouvée et en septembre 1939, l'ultime prototype est prêt pour le Salon de l'Automobile. Mais la guerre éclate, les machines sont détruites et les essais reprennent dans le plus grand secret. Or, le flat à refroidissement liquide initialement conçu par Citroën s'avère bien trop complexe. En raison de sa nationalité, Bertoni garde l'usage de sa moto malgré les réquisitions. Le motoriste Walter Becchia décide alors de se pencher de plus près sur le modèle original BMW. Le fruit de ses cogitations sera une petite merveille de 2 chevaux fiscaux, 9 réels, sans joint de culasse (ajustage au micron près), soupapes en tête et chambres de combustion hémisphériques, embiellage assemblé sous azote liquide, bloc tout en aluminium à l'exception des cylindres. Avec autant de soins apportés à sa réalisation, son refroidissement par air et huile et ses 375 cm³, dans l'esprit, c'est donc bel et bien à un moteur de moto que nous avons à faire!

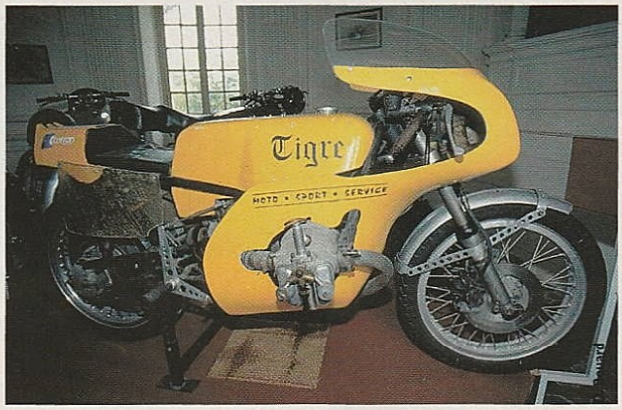
Avec le temps, ce bicylindre prendra peu à peu de la cylindrée. Dans les années 60, quelques motards fauchés ou en manque d'originalité ne se priveront pas de l'installer. dans une partie-cycle de BM Série 2. Mis à part le fait que l'histoire est un éternel recommencement, voilà une modification qui n'apportait rien en termes de sensations et de fiabilité. Pourtant cette architecture moteur n'a pas manqué d'être employée par d'autres constructeurs automobiles. Ainsi en 1964, Panhard-Levassor propulse ses 24 CT et BT avec un flat qui a progressivement atteint les 848 cm³. Même si la fiabilité a souffert de l'augmentation de cylindrée, une idée a vite germé dans l'esprit de quelques propriétaires de R50 et R60. Pourquoi ne pas profiter de ce surcroît de puissance? Les premiers bricolages d'Allemandes à moteur Panhard voient le jour. L'ensemble, (en grande partie à cause d'un poids nettement inférieur à celui d'une voiture), s'avère comme prévu très performant. Certains side-cars ainsi transformés revendiquaient même près de 80 ch après préparation! Une puissance impressionnante pour l'époque et... pour la boîte de vitesses d'origine. ►►

Il fut un temps où les motos, aux moteurs performants mais de modestes cylindrées, jetaient des regards admiratifs aux grosses automobiles. Ces dernières (puissantes à bas régime et fiables) éprouvaient justement un brin de jalousie à ne jamais pouvoir exhiber leurs mécaniques. Et ce qui devait arriver arriva! Quelques mariages de passion furent célébrés et de ces unions contre nature naquirent d'étranges engins : des motos à moteur d'autos.

◄ **Un Bitza custom sur base du flat de la 2 CV. Juste retour des choses, quand on sait que pour sa « Deuche », Citroën s'est largement inspiré du moteur des BMW R12 d'avant guerre.**

La moto à la française

Parce que le moteur est l'organe le plus onéreux d'un véhicule, Jean-Paul Buche a vite compris que pour construire sa propre moto de compétition, il lui faudrait utiliser une mécanique déjà existante. En 1968, sa Tigre s'équipe donc tout naturellement du Panhard précité. C'est dans l'Hexagone ce que l'on fait de mieux ou presque en matière de performance, de compacité et d'esthétique. Avec ses 60 ch à 5500 t/mn, sa boîte de vitesses Ratier à quatre rapports et sa partie-cycle maison, la bête a de quoi séduire. Peut-on pour autant la considérer comme la première moto française à moteur d'automobile? Avec 3 exemplaires (tous différents) construits en 6 ans et un quatrième jamais achevé, nous sommes très loin d'une production en série. Mais l'idée est là. Il faudra attendre 1977 pour que messieurs Boccardo, Favario et Grange lancent l'ambitieux projet BFG. Cocorico, la moto française renaîtra avec un moteur. d'auto française! Il n'y a *a priori* que l'embarras du choix dans la production du moment. Pourtant, les classiques quatre-cylindres en ligne s'avèrent trop haut et posent des problèmes au niveau de leurs accessoires. Pompes diverses, alternateur, allumage mais aussi et surtout refroidissement liquide sont autant d'éléments faciles à cacher sous un capot mais difficiles à placer sur une moto. Sans compter que l'ensemble est absolument hideux. Juste retour des choses, c'est une fois de plus du côté de Citroën qu'on s'oriente. Le plus original de nos constructeurs monte en effet sur ses GS un intéressant quatre-cylindres à plat. Une sorte d'évolution de flat de 2CV; 1299 cm³, 70 ch à 5500 tr/mn et surtout un couple de 10,4 mkg à 3250 tours seulement! Commence alors un laborieux travail d'étude et de développement.



▲ La Tigre des années 60/70, intégrait parfaitement le flat Panhard. Sa grosse cylindrée de 850 cm³, encore peu courante à l'époque, autorisait d'excellentes performances en course. Un mariage réussi... mais seulement à 3 exemplaires!

Il faudra patienter cinq longues années pour que la production de l'Odyssée débute enfin. Cette machine de grand-tourisme possède des atouts certains pour affronter la concurrence. Son confort, son aptitude au duo, le modeste coût et la facilité de son entretien (et pour cause!) plaident en sa faveur. Pourtant, ce moteur ne fait pas l'unanimité. Si tout le monde s'enthousiasme pour son couple « viril », la linéarité et l'inertie qui caractérisent son fonctionnement dérangent les habitudes. La boîte de vitesses émet également beaucoup de bruit à cause de ses pignons à taille droite. Et que dire de la chaleur qui se dégage sur les pieds du pilote! Dès les beaux jours, le système de refroidissement par air pulsé transforme le carénage en étuve. De petits suintements d'huile démontrent qu'un bloc

▶ Bonne routière, dotée d'une partie-cyle efficace, la BFG souffre essentiellement de quelques problèmes de finition et de fuites d'huile propres aux groupes propulseurs auto.

▲ Question fiabilité, le moteur 1300 Citroën a fait ses preuves sous le capot de la GS. Conjugué au poids plus modeste d'une moto, il s'avère indestructible. Seul gros défaut : un caractère « automobile » pas très bandant en sensations.

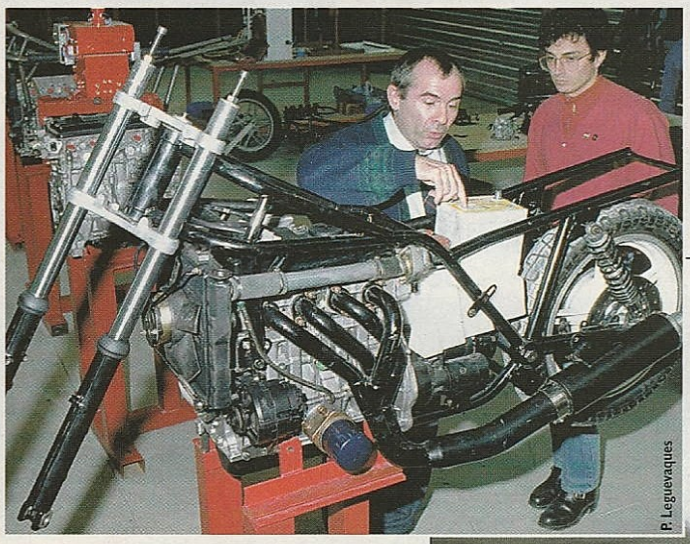
▶ Une vraie gamme pour MF (Moto Française)? En réalité, seule les versions GT et routière seront produites (90 exemplaires)... pendant 2 ans! Le 2-cylindres Citroën Visa n'a pas vraiment convaincu les motards, même les plus chauvins.

automobile n'est pas franchement un modèle d'étanchéité. Enfin, le poids élevé (290 kg) et les dimensions conséquentes de l'ensemble en impressionnent plus d'un. Toutefois l'Odyssée est objectivement une bonne machine. Sans être exceptionnel, son comportement routier s'avère même parfaitement sain. Hélas tous ces petits problèmes de conception, une esthétique très anguleuse, une finition imparfaite et des problèmes de trésorerie auront finalement raison de BFG. La firme savoyarde déposera son bilan fin 1983, après avoir tout de même produit en une vingtaine de mois près de 400 machines. MBK (Motobécane vient juste d'être repris par Yamaha), sous la pression du gouvernement, relancera la production de manière désordonnée et sporadique mais laissera finalement s'envoler beaucoup d'espoirs et d'illusions. Aujourd'hui, on estime à environ 550 le nombre de motos construites entre 82 et 89. Près de 300 sont toujours en circulation et l'une d'entre elles affiche même 385 000 km à son compteur !

MF et Boccardo, même arnaque

Louis Boccardo, cofondateur et responsable technique de BFG, est révoqué en 81. On l'accuse semble-t-il, d'être pour partie responsable de l'énorme retard accumulé dans l'industrialisation de l'Odyssée. Mais notre homme se met aussitôt en quête d'un nouveau partenaire financier et crée dans la foulée la société MF. La Moto Française sera propulsée par un moteur de. Citroën Visa. Il semble en fait que notre ami ait quitté son ancienne société avec le projet sous le bras. Quoi qu'il en soit, l'ultime évolution du twin de notre Deuch' fait maintenant 35 ch pour 652 cm³, possède des cylindres en alu traités Nikasyl ainsi qu'un allumage électronique intégral. En quatre mois le premier prototype est présenté à la presse. À défaut d'être franchement beau, ce dernier a le mérite de plutôt bien rouler car nombre d'éléments (à commencer par la boîte de vitesses) sont de provenance Moto-Guzzi. Voilà qui explique ce comportement raide et franc, typiquement à l'italienne. Mais pour autant le résultat d'ensemble est évidemment bâclé et n'emballe pas grand monde. Même la courbe de couple si séduisante sur la fiche technique ne se ressent guère à l'usage. À franchement parler, les sensations de conduite sont carrément fades. Qu'importe, la production débute fin 81 sur cette unique base mécanique déclinée en trois versions ; une routière, une GT et un trail qui restera d'ailleurs un exemplaire unique. Mais ces motos arrivent sur un marché déjà bien occupé (Honda CX, BMW série R, Guzzi V50, ...) et n'opposent guère que l'argument de leur nationalité à une image peu valorisante. Enfin, c'est le prévisible dépôt de bilan après moins de 2 années d'exercice et seulement quelques 90 machines construites.

Néanmoins, Louis n'est pas homme à s'émouvoir des échecs qu'il laisse sur son passage. En 87 est créée la S.A. Moto Boccardo. En 89 est officiellement présentée au salon de Paris l'Aéro 97, immédiatement suivie de Aéro 85. diesel ! Pour un peu, le modèle équipé du quatre-cylindres des Citroën (encore !) AX Sport en passerait presque inaperçu. Car l'apparition d'un diesel (d'origine Citroën AX-D ou Peugeot 205 XAD, groupe PSA oblige) sur une moto de grand-tourisme fait l'effet d'une petite bombe. Il a osé ! Tout le monde ne parle plus que de ce bruit caractéristique et de ces étranges vibrations. La presse essaye et relate ses 279 kg, ses 1360 cm³, ses modestes 59 ch à 5000 tr/mn et ce couple phénoménal de 9,25 mkg à 2500 tours ! Tout le monde parle et personne ne voit rien venir. Et pour cause, seulement 2 prototypes essence et 3 diesel ont été construits. Pire encore, aucun test routier sérieux ne peut garantir la judicieuse conception et le bon vieillissement de l'ensemble. Les difficultés financières ne tardent pas à venir. Boccardo bluffe et finit par ne plus payer ses employés. La justice se saisira de l'affaire et condamnera notre ingénieur pour banqueroute en 91. Voilà pourquoi, aujourd'hui encore, le simple projet d'une moto française se heurte aux douloureux souvenirs de ces tentatives malheureuses... ►►



P. Leguevaques

◄ **Les aventures contrariées de la moto française à moteur d'auto c'est essentiellement Louis Boccardo (BFG, MF et... Boccardo). Son usine près de Maubeuge n'accouchera que d'une poignée de protos de l'Aero avant de fermer pour faillite en 1991.**

DR

► **Le 4-cylindres de l'AX Sport équipait l'Aero Boccardo. Ce modèle essence (photo) était doublé d'une version diesel ! Pour l'avoir essayée, c'est encore pire qu'un vieux twin anglais. Il y a des vibrations à TOUS les régimes !**

Bricoleurs de génie et système D

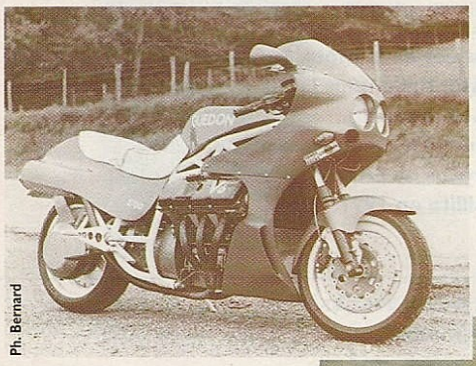
La France c'est le royaume du système D et les expériences industrielles avortées ne doivent pas pour autant occulter les réalisations de quelques bricoleurs de génie. Ainsi la Nor-8 de 1969 n'a pas manqué de défrayer la chronique. Imaginez plutôt un 1100 de Renault 8 dans un cadre Feather-Bed et boîte de Norton ! Mais pour avoir retrouvé la trace de cet étrange engin qui n'a pas roulé depuis plus de 10 ans, il convient d'avouer qu'il n'a jamais été homologué et que sa réalisation n'est pas franchement soignée. Par contre, la machine de Charles Hess, une sorte de BFG sportive avant l'heure, sent moins le bricolage hâtif. En 76, ce concessionnaire Citroën (!) a adapté le 1015 cm³ des premières GS dans une partie-cycle de BM Série 2. Mieux encore, grâce à l'adoption de quatre carburateurs Bing, l'engin sort pas loin de 80 ch et prend 210 km/h en pointe !

M Guédon, lui, a fait dans la démesure en créant son propre cadre autour d'un 6 cylindres PRV (Peugeot-Renault-Volvo) de 2664 cm3. Et comme la transmission secondaire restait problématique, il a carrément conçu et réalisé sa propre boîte de vitesses. Il a bien fallu pour l'homologation passer des 150 ch d'origine aux cent canassons autorisés par la loi. Mais avec son couple de 19,6 mkg à 3000 tr/mn et malgré ses 320 kg, ce V6 atomise encore à l'accélération tout ce qui roule sur deux roues dans notre beau pays. Pensez donc, une Kawa 1100 ZZR atteint péniblement les 10,2 mkg à 6000 tours ! Depuis 1989 que le monstre roule, notre ami semble ne pas vouloir en rester là et travaillerait sur un side-car de la même mouture.

La liste n'est pas exhaustive et gageons que d'autres encore, du fond de leur atelier, ont su concrétiser cet étrange rêve qui consiste à vouloir faire rouler sur deux roues un cœur d'automobile. Ça n'est pas « Piou » et son sympathique custom à moteur de Deuch' qui nous contredira !

P. Haussy

▲ **Bien avant BFG, Charles Hess a construit sa moto autour du moteur de la GS. Avec 1000 cm³ entre les jambes, son propriétaire a pu goûter aux frissons des gros roadsters avant l'heure. Une V-Max à la française…**


Ph. Bernard

▲ **V6 Guédon. Taillée comme un dragster, ce monstre porte dans ses flancs le 6-cylindres PRV (Peugeot-Renault-Volvo) 2,7 litres. Ça doit pousser fort… si on parvient à rester dessus !**

D. Bouard

▶ **Ce biker veut rouler original et a entièrement conçu son custom autour du brave moteur de la « Deuche ». La bête est coupleuse mais demande de l'habitude avec son embrayage au pied et son levier de vitesses sous la cuisse gauche.**

Ces étranges étrangères

Si l'on excepte la fabuleuse et mythique Münch Mammouth à moteur 4-cylindres NSU (voir encadré), il semblerait que les autres pays du monde aient été plus raisonnables au chapitre des accouplements mécaniques douteux. Bien sûr, il y a fort à parier qu'à l'étranger aussi, les bricoleurs de génie ne manquent pas. Mais face à la quasi-impossibilité d'énumérer leurs réalisations, contentons nous de parler des quelques projets industriels qui ont égayé cette fin de siècle. Commençons donc par le cas de l'OCR 1000. Cette étrange machine, présentée en grande pompe lors du salon de Cologne d'octobre 1974, mérite bien le qualificatif d'originale. Non seulement son moteur à piston rotatif semble révolutionnaire et promu à un bel avenir (la suite nous prouvera le contraire), mais en prime ce dernier est un Comotor. Citroën. À croire que la marque aux chevrons aurait mieux fait de se lancer dans la moto ! Quoi qu'il en soit, avec 996 cm³, 100 ch et 13,8 mkg à 3500 tr/mn, l'OCR est tout à fait dans les canons actuels. Malheureusement M Van-Veen, importateur Kreidler en Hollande et instigateur du projet, ne parviendra à produire qu'une vingtaine d'exemplaires. Cette expérience, qui avait bizarrement débuté avec un prototype au moteur Mazda et à la partie-cycle de V7 Guzzi, meurt étouffée dans l'œuf faute de moyens financiers suffisants. Sur le continent américain, on fait avec les moyens du bord. Au pays de Mickey, on a de grosses bagnoles. Il est donc bien naturel que le custom Boss Hoss ait une moteur de. 5700 cm³ V8 Chevrolet ! Un couple phénoménal de 70 mkg (!) permet même à ce monstre de se passer de boîte de vitesses. Et avec 320 ch à 5500 tr/mn, ça doit carrément pousser velu ! D'un strict point de vue théorique et en tenant compte de l'accouplement presque direct de la roue arrière à l'arbre moteur, on devrait pouvoir atteindre les 258 km/h à son guidon. Mais bon, aucun débile n'est encore vivant pour en parler. Enfin, il suffit de regarder l'ensemble pour comprendre qu'aux USA, il ne doit guère y avoir que des lignes droites. Depuis 79, la firme brésilienne Amazonas exploite de son côté ►►

A. Sauquet

▲ **5700 cm³, 320 cv, 676 kg... la Boss Hoss, avec son V8 Chevrolet dégage tellement de couple, qu'une boîte automatique s'impose. La bête peut (potentiellement) cruiser à 258 km/h pour un régime maxi de... 5 500 t/mn. L'énorme capacité du réservoir de 36 litres, sur lequel sont regroupés jauges et compteurs, se justifie par la gloutonnerie du « Chevy » qui suce ses 18 litres au cent.**

▶ **L'Amazonas brésilienne est belle... comme un camion. Elle n'est d'ailleurs pas loin d'en avoir le poids. Ce gros bestiau animé par un VW 1600, toujours produit au Mexique, se trouve un peu gêné aux entournures dans les petits coins serrée. Les longues routes droites qui traversent l'Amazonie lui conviennent mieux, même si deux exemplaires sont visibles en France.**

le moteur de la célébrissime Coccinelle, toujours produite au Mexique voisin. Le quatre-pattes à plat de 1584 cm3 est greffé sur un bien étrange engin. Look bizarre, ferraille à profusion et embonpoint prononcé sont au programme. Qu'importe le comportement routier aléatoire, au guidon d'un machin pareil c'est la grosse frime pour Claude et Fred, les heureux propriétaires des deux seules machines homologuées en France. À la suite de divers problèmes financiers, l'usine de Sao Polo a pris le nom de Kahena. La gamme s'articule autour des ST (routière), SS (sport, ou disons plutôt carénée) et d'un custom mais qui n'est officiellement importée qu'en Allemagne.

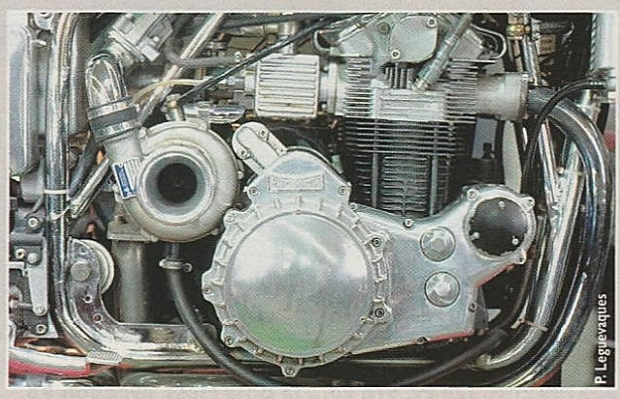
Finissons ce tour d'horizon chez nos voisins germains par les étranges side-cars Corda. Les premières versions de ce panier à trois roues motrices étaient motorisées par un Volkswagen 1600 GTI à boîte automatique. À franchement parler, c'était pas beau, horriblement cher mais confortable et terriblement efficace sur route glissante. Depuis ce constructeur est resté fidèle à son concept, a fait des progrès en termes de design et s'est converti. au diesel. Sa dernière création à moteur d'Audi dépasse d'ailleurs les 200 km/h ! À l'exception de ces trois derniers exemples, les

1200 Münch Mammouth : l'animal mythique

Le side-cariste Jean Murit voulait qu'on lui construise, sans aucune restriction budgétaire, la moto de route la plus grosse et la plus puissante au monde! L'Allemand Friedl Münch, déjà connu pour ces préparations d'Horex de course, relève le défi et présente en février 1966 le fruit de ses élucubrations. Une énorme machine mue par un quatre-cylindres en ligne de 1000 cm3 et 55 ch! Du jamais vu! Plus étonnant encore, pour parvenir à ses fins, Friedl a utilisé un haut-moteur et un vilebrequin de voiture. L'accueil réservé à ce fabuleux engin par la presse et le monde motard de l'époque est si enthousiaste que l'idée d'une petite série fait vite son chemin. En 1967, la 1200 Münch TT-S voit le jour. Cette machine de haute gamme reprend toujours les principaux éléments du moteur NSU Prince, récemment passé à 1177 cm3. Choix justifié par le refroidissement par air et la compacité de ce bloc, comme par l'accueil chaleureux d'une firme qui vient tout juste d'abandonner à regret le créneau motocycliste. Après une cure de jouvence, la puissance de cette honorable voiture passe donc de 43 à 72 ch à 6500 tr/mn. Les carters maison accueillent une boîte de vitesses de 400 Horex. Il n'en faut pas plus pour propulser le monstre à 200 km/h chrono! Un chiffre magique, impensable, phénoménal.

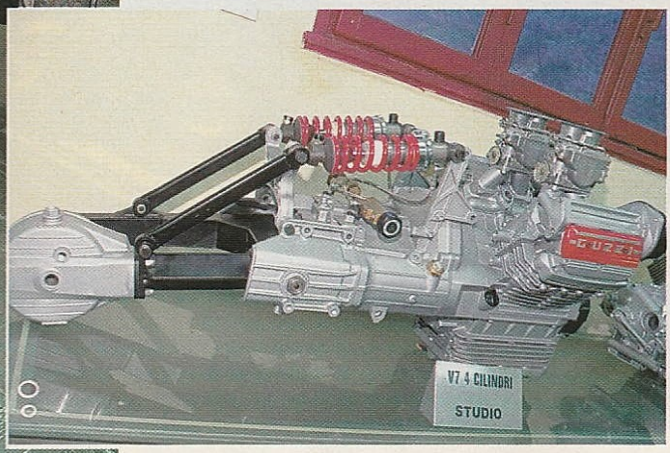
Grandeur et décadence

Hélas, il faut pourtant avouer qu'au-delà de ces performances extraordinaires, les tares congénitales ne manquent pas. Si la roue arrière est « à bâtons », une invention maison pour palier aux casses continuelles des rayons, les pignons de la boîte de vitesses sont eux bien de série et ridiculement petits pour affronter autant de chevaux. Résultat, l'embrayage lâche en moins de 2000 km et la boîte explose au premier rapport mal rentré! Et ne parlons même pas des vibrations. La tenue de route est à l'avenant. Empattement réduit et poids haut placé, il n'en faut pas plus pour occuper toute la route à 180 km/h. Une vitesse fatale qui déclenche son lot d'ondulations incontrôlables. Il ne s'agit donc pas seulement d'être riche pour acheter une moto pareille, il faut être complètement barjot pour rouler avec! Imaginez une machine changer de propriétaire tous les 6 mois et un concessionnaire parisien faire signer des décharges de responsabilité aux acheteurs! Le mythe de la Münch est né.



▲ **Le moteur de la Münch est issu de la voiture compacte NSU Prinz 1200. Pour la petite histoire, NSU fabriquait auparavant des ... motos. Le bloc a été gonflé jusqu'à 1600 cm³ pour atteindre 130 cv. Certains modèles sont également équipés d'un turbo.**

moteurs d'automobile ont fini par renoncer à équiper nos motos. Tour à tour exploités pour leur puissance, leur fiabilité et leur cylindrée supérieure, ils n'ont aujourd'hui plus rien à nous offrir. Lourds, inesthétiques et encombrants, seuls les arguments de l'originalité et d'un plus faible coût de revient jouent encore en leur faveur. Une K1100 BMW ou une Pan European sont aussi fiables qu'une grosse berline. Le rapport chevaux-litre d'une sportive en version libre a de quoi faire pâlir de jalousie une Formule 1. Un twin Ducati est aussi étroit que beau. Bref, ça n'est plus tout à fait un hasard si une motorisation de voiture se cache sous un capot ! ►►

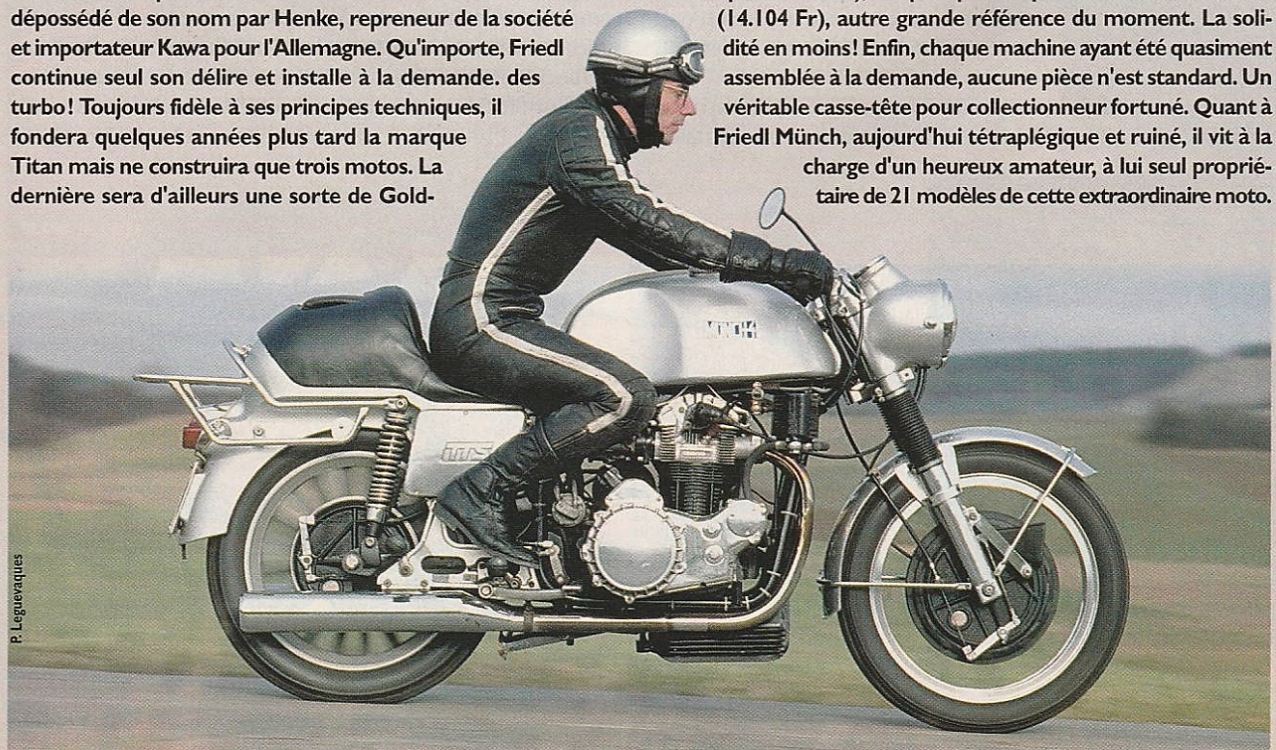


◄ **Boîte séparée, embrayage à sec et cardan, le V-twin Guzzi ne peut renier ses origines automobiles, tout comme ce V4, prototype conçu dans les années 70 pour le marché US.**

◄ **Sous les tôles de ce tracteur militaire, le 3x3, réalisé par Guzzi, se cache le fameux bicylindre en V à 90°, au couple énorme. En 1964, le groupe propulseur est monté dans une partie-cycle moto destinée à l'armée. La légendaire V7 est née.**

Sans même que l'on sache par qui ni pourquoi, elle prend le surnom de Mammouth. Nouvelle révolution en 74, l'injection électronique vient remplacer les deux carbus double corps (TT-SE/88 cv). Et Friedl augmente encore la cylindrée de son animal! Kit 1400 cm3 pour atteindre la barre fatale des 100 bourrins! 1600 pour en avoir près de 130! Pendant ce temps, l'embrayage évolue péniblement et la fiabilité s'avère toujours aussi douteuse. C'est la faillite prévisible en 1975. M Münch est remercié et dépossédé de son nom par Henke, repreneur de la société et importateur Kawa pour l'Allemagne. Qu'importe, Friedl continue seul son délire et installe à la demande. des turbo! Toujours fidèle à ses principes techniques, il fondera quelques années plus tard la marque Titan mais ne construira que trois motos. La dernière sera d'ailleurs une sorte de Goldwing propulsée par un moteur de deux litres, à compresseur et turbo, de 150 cv. Son propriétaire qui l'avait payé 300 000 DM (Plus d'un million de francs!), décédera avant même de l'avoir vue finie.

Avec 478 Münch officiellement construites, sans doute moins dans la réalité, la diffusion de ce monstre est restée très confidentielle. Il faut dire qu'en 75, il s'affichait à près de 39 000 F (49 000 pour la TT-SE), soit presque le triple d'une 750 Four Honda (14.104 Fr), autre grande référence du moment. La solidité en moins! Enfin, chaque machine ayant été quasiment assemblée à la demande, aucune pièce n'est standard. Un véritable casse-tête pour collectionneur fortuné. Quant à Friedl Münch, aujourd'hui tétraplégique et ruiné, il vit à la charge d'un heureux amateur, à lui seul propriétaire de 21 modèles de cette extraordinaire moto.



◄ **La Münch est un colosse aux pieds d'argiles. En dépit de son gabarit imposant, cette machine est très fragile. Peu d'exemplaires roulent encore, car la casse est courante.**

Échange de bons procédés
Des autos à moteurs de motos

D. Bouard

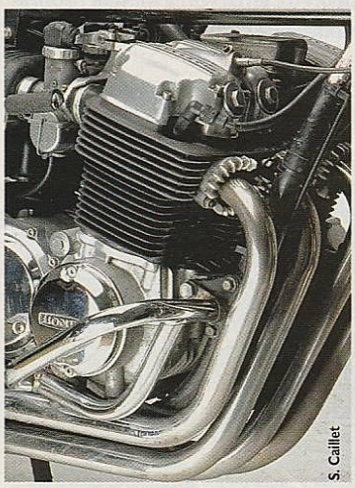
La N 600 illustre bien le transfert de technologie moto-auto chez Honda. Lorsque le constructeur s'est lancé dans la production automobile au milieu des années 60, il s'est naturellement inspiré de l'architecture du bicylindre de la CB 250 pour motoriser sa petite caisse.

F. Dreer

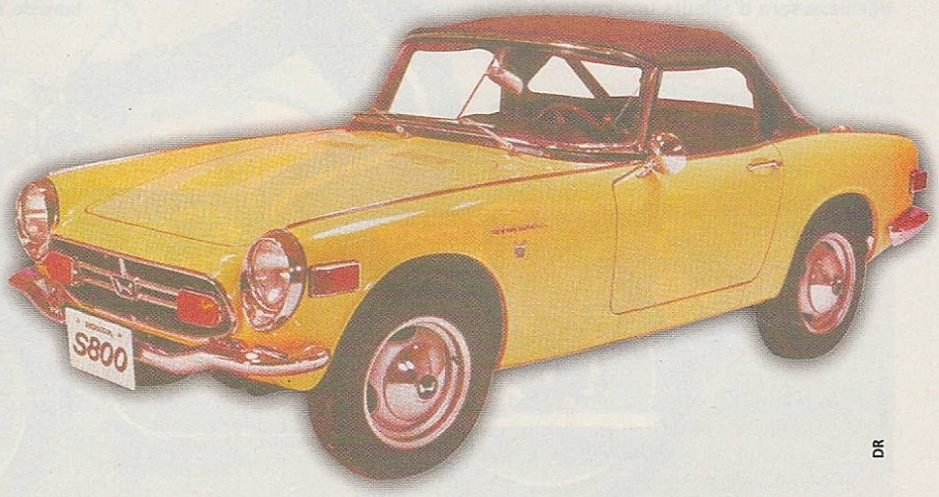
Exception faite de la 2CV et de son bicylindre d'inspiration moto, les exemples d'automobiles propulsées par des motorisations de deux-roues restent rares. Une transmission secondaire inadaptée, une cylindrée modeste et un couple placé trop haut dans les tours en sont les principales raisons. À la fin des années 60, Suzuki ne s'est pourtant pas privé d'équiper sa Fronte, une petite voiture économique, avec un 3 cylindres 2-temps de 500 cm3. Voilà qui a sans doute ouvert la voie aux GT « 3 pattes » de la même marque. De même, Honda a d'abord été un constructeur de bécanes. Aussi ne soyez pas surpris si le rarissime cabriolet S 600 (4 cylindres/600 cm3) de 1965 est né d'une telle culture moto que sa transmission finale se fait. par chaîne. Les amateurs de BD auront déjà reconnu la voiture de Spirou ! Fin 66, la S800 se normalise, prend de la cylindrée et affirme son caractère sportif (78 ch à. 8500 tr/mn !). Pour une fois, c'est la fameuse 750 Four de 69 qui s'inspirera largement de ce moteur. Enfin quand l'utilitaire N600 (600 cm3/42 ch à 7000 tr/mn !) de 1969 nous ouvre son capot, son twin n'est pas sans nous rappeler étrangement celui des CB. Parenté également garantie !

Chez les teutons déjà, le sympathique coupé 700C BMW de 1963 émettait la sonorité caractéristique des flats de la même marque. Ne cherchez pas, c'est bien une extrapolation de série R qui se cache là-dessous. Plus récemment, le préparateur anglais Triking a commercialisé une petite série de machines assez extraordinaires. A l'avant de ce roadster au look délicieusement rétro trône un V-twin de Moto-Guzzi. Juste retour des choses pour cette célèbre mécanique qui avait été initialement conçue pour équiper un petit tracteur !

Si ces cas s'avèrent anecdotiques dans l'histoire de l'automobile, quelques bricoleurs de génie ont su réaliser des machines de compétition intéressantes. Monoplaces diverses à moteur de super-sportive ou encore projet fou d'une Fiat 126 de rallye équipée de 3 blocs de Yamaha 350 RD-LC accouplés ! Même délire avec cette production artisanale au look d'Austin Mini mais entraînée par un 1100 GSX-R en version libre. Avec ses 150 ch et sa


S. Caillet

C'est bien du moteur de la Honda sportive S 800 que s'inspira la CB 750 Four, et non l'inverse. La technologie du quatre-cylindres était typée moto. Avec un régime maxi de 8500 tr/mn pour 78 ch, son caractère a décontenancé pas mal de conducteurs.



DR

◀ **Non, ce n'est pas une Ferrari ! Mais la Novia a au moins autant de caractère avec sa motorisation aux culasses de Yamaha FZ. Son concepteur, Ramon Jimenez est un ancien pilote moto.**

▲ **Ce proto de W 16 cylindres a motorisé la première Novia. Ce groupe est composé de 4 hauts moteurs Yamaha 1000 FZR Exup et développe... 609 cv.**

boîte séquentielle au rapport facile à interchanger (pignon et couronne), voilà une Suzuki prête à briller en course de côte. catégorie auto. Bref, une fois de plus la liste n'est pas exhaustive et ces engins ne sont pas homologués. Mais il existe bien plus fou encore.

Novia W16,
une moto à la puissance 4

Lancé à près de 270 km/h, Ramon Jimenez vient de passer le sixième rapport de sa Novia W16. Aussitôt, l'accélération plaque son pilote une dernière fois au fond des sièges baquets. Mais la petite piste d'essai ne permet pas d'atteindre les 320 km/h dont est capable l'engin. avec sa boîte courte ! Une brute de 609 chevaux qui abat le 1000 mètres départ arrêté en 18,6 secondes ! Une performance de McLaren F1 qui laisse loin derrière une Ferrari F40.

Ce monstre est né de l'imagination d'un homme au lourd passé motocycliste. Ramon a conçu et réalisé sa première partie-cycle de moto de course à 19 ans. Car en son temps, il fut un pilote émérite et a même couru quelques Grands-Prix. Il n'est d'ailleurs pas peu fier de nous exhiber sa photo, à l'attaque devant Agostini en personne. « Et je suis dans le même tour ! », rajoute-t-il avec humour.

Cette même passion le conduira quelques années plus tard à devenir concessionnaire Yamaha. Et lorsqu'en 85 apparaît la FZ et son moteur Genesis à 5 soupapes par cylindre, c'est la révélation. Depuis quelques temps déjà, Ramon ruminait le projet insensé de construire sa propre voiture de sport. Après avoir vainement martyrisé une pauvre FZR pour en tester la fiabilité, il revend ses magasins et se lance dans l'aventure. Huit ans plus tard, notre autodidacte de la mécanique peut être fier de son œuvre. Son prototype, entièrement construit dans son petit atelier vauclusien, est d'une finition à couper le souffle. Mieux encore, sa Novia bouscule toutes les valeurs établies en matière de sport-GT automobile. Une motorisation révolutionnaire placée dans un écrin de carbone. Quatre hauts-moteurs de 1000 FZR Exup, placés en W et actionnés par 2 vilebrequins. Un 16 cylindres de 4008 cm3, 80 soupapes, capable de tourner à 11500 tr/mn ! Mais attention, si l'on peut parler de transfert de technologie moto vers l'auto, notre constructeur génial se défend d'avoir bêtement accouplé des moteurs. « Regardez bien et vous ne verrez qu'un seul et unique bloc, pensé et conçu par rapport aux pièces Yam'. Une culasse de moteur thermique n'est pas dédiée à un véhicule en particulier. Or la course à la puissance que se livrent les constructeurs japonais depuis plus de 20 ans est une aubaine extraordinaire. Une telle compétition n'existe plus dans l'industrie automobile ». L'adoption d'une injection électronique séquentielle, d'un circuit de graissage modifié, d'un entraînement de l'admission par courroie et non plus par chaîne, le perfectionnement de l'Exup, sont autant de modifications qui confirment le sérieux de sa réalisation. Et Ramon de rajouter, « dites-vous bien que les moteurs de moto sont de véritables mécaniques de compétition qui offrent un rapport prix-performances-fiabilité absolument imbattable ! ». D'ailleurs, notre homme a récemment réalisé un flat-8 (2 hauts-moteurs FZR placés à 180°) sur le même principe. Installé dans le buggy de Jean-Louis Schlesser, cette mécanique de 293 ch a remporté la victoire dès sa première course. Sachant que toutes les pièces Yamaha sont de série, certes d'une version libre mais de série quand même, on imagine le résultat auquel on parviendrait en utilisant des pièces Racing.

Reste que la fabuleuse Novia W16 sera bientôt homologuée pour une utilisation routière. Mais elle devra sans doute briller en compétition pour espérer connaître un jour une véritable commercialisation. Car parler de technologie moto à un acheteur potentiel qui n'est pas motard lui-même, cela ne suffira vraisemblablement pas à le convaincre de signer un chèque de près de 2 millions de francs ! ●

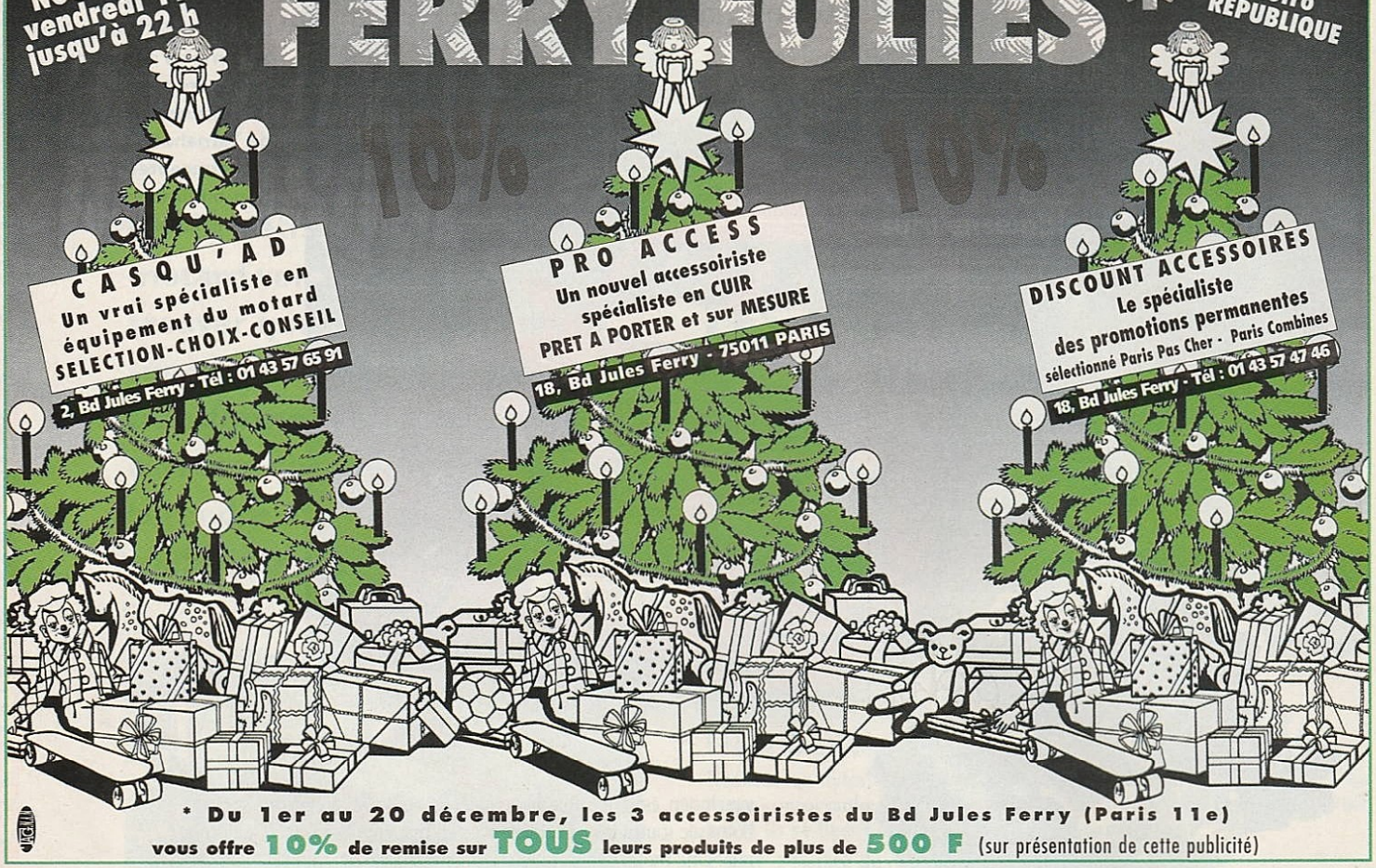
Texte : Didier Bouard

Remerciements à Alain Lasnier, Marc Bertrand, « Piou », Patrick Rouget, Gaëlle et Denis Castellin ainsi qu'au BFG Club de France (9, allée du Béarn 54420 Saulxures les Nancy - Pascal Haussy) pour leur savoir et leur disponibilité.

NOCTURNE vendredi 19 jusqu'à 22 h

FERRY FOLIES*

Métro REPUBLIQUE



* Du 1er au 20 décembre, les 3 accessoiristes du Bd Jules Ferry (Paris 11e) vous offre **10%** de remise sur **TOUS** leurs produits de plus de **500 F** (sur présentation de cette publicité)

FAITES VOTRE CHOIX !

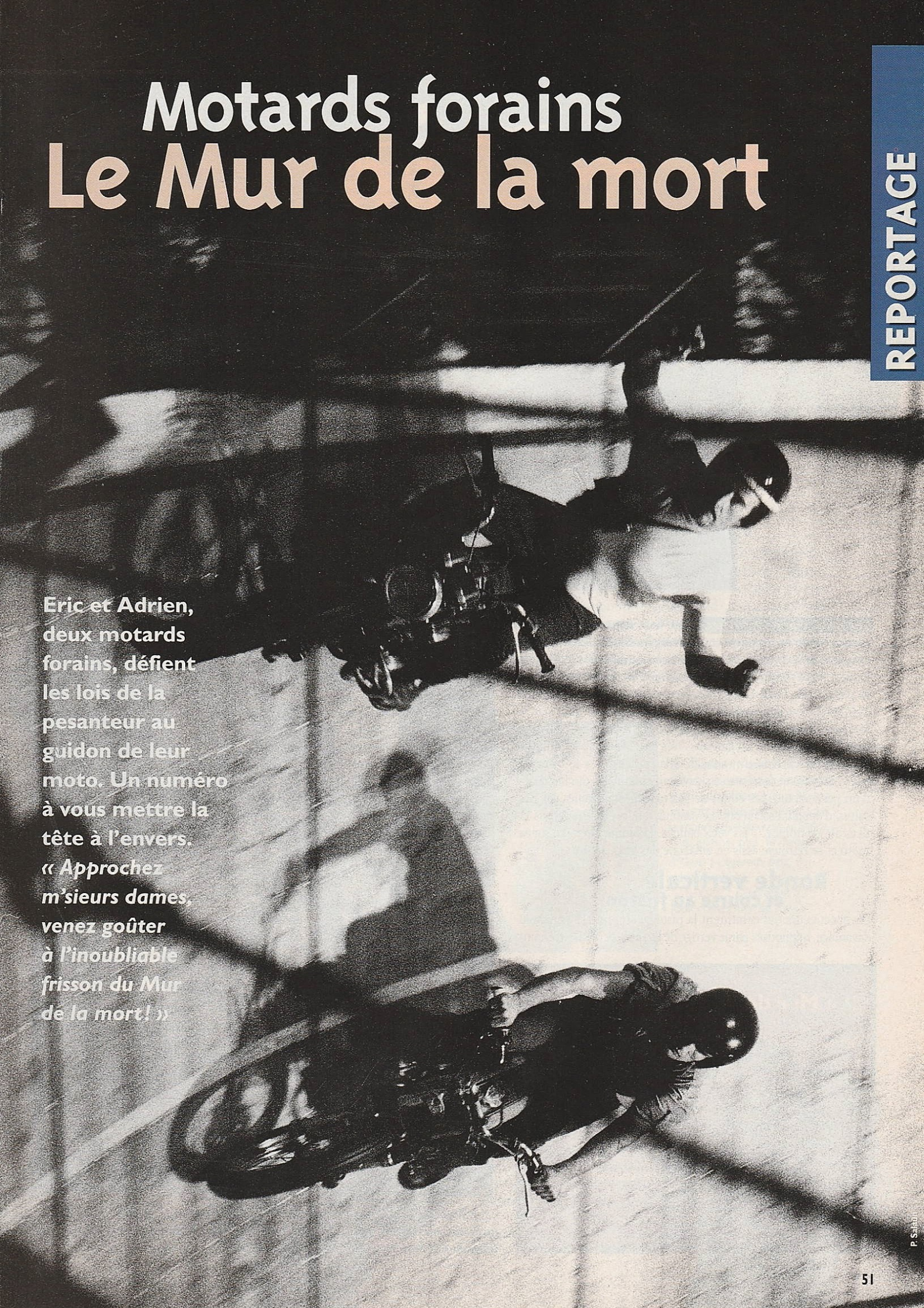
LA CENTRALE DU CASQUE

OUVERT les dimanches 14 et 21 Décembre

Du 8 au 24 Décembre
REMISES de 10 à 50 %
sur l'ensemble du magasin

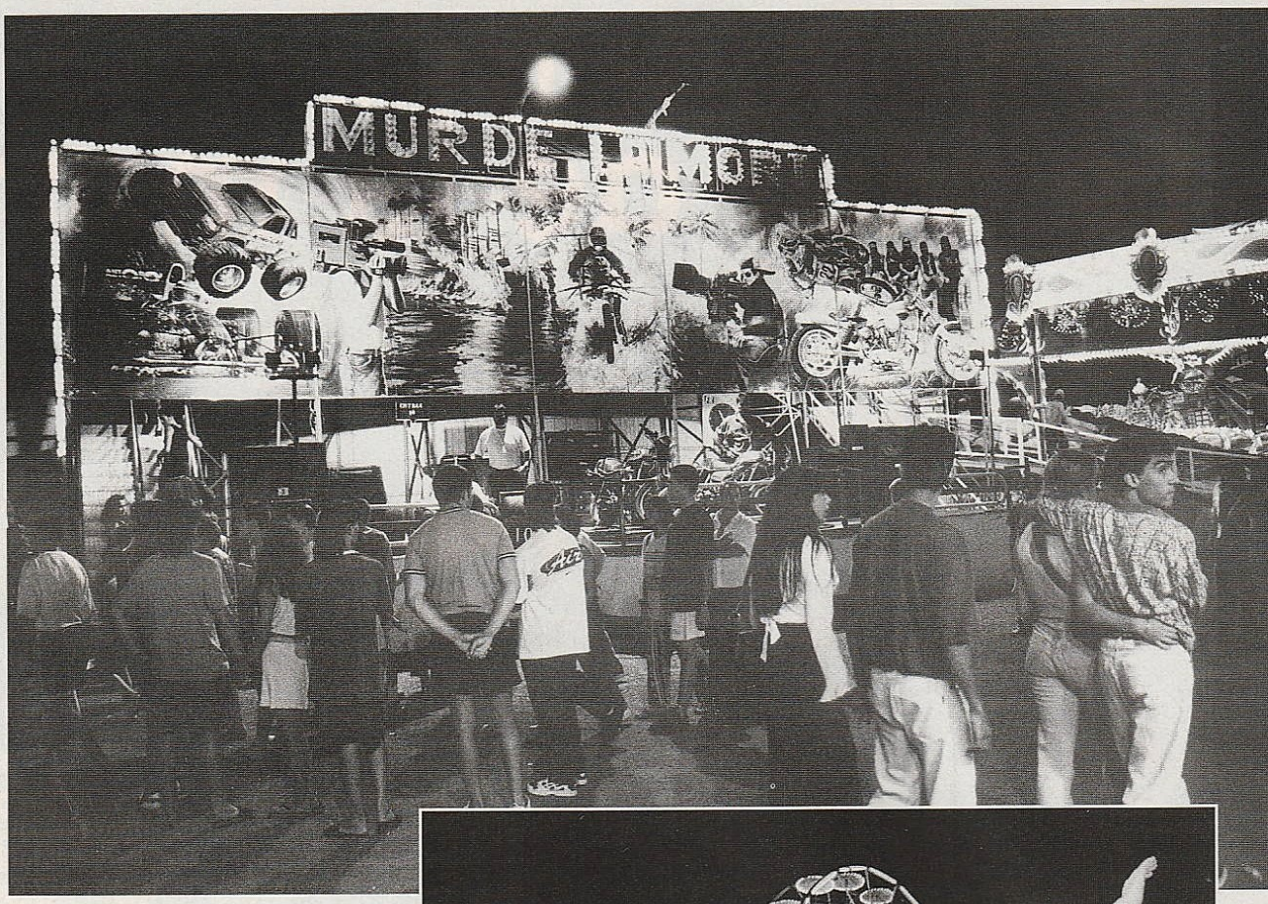
OUVERT du Lundi au Samedi de 10 heures à 19 heures - 89, rue de Rome 75017 PARIS - Tél : 01 42 93 61 30

Motards forains
Le Mur de la mort



Eric et Adrien, deux motards forains, défient les lois de la pesanteur au guidon de leur moto. Un numéro à vous mettre la tête à l'envers. *« Approchez m'sieurs dames, venez goûter à l'inoubliable frisson du Mur de la mort ! »*

P. Sahut



▶ **Derrière la façade rutilante du Mur de la mort, le spectacle garde un mystère déroutant. Sous la pression du tourbillon des motos, la carcasse en métal et en bois de la piste érigée verticalement, grince et gronde comme un animal blessé.**

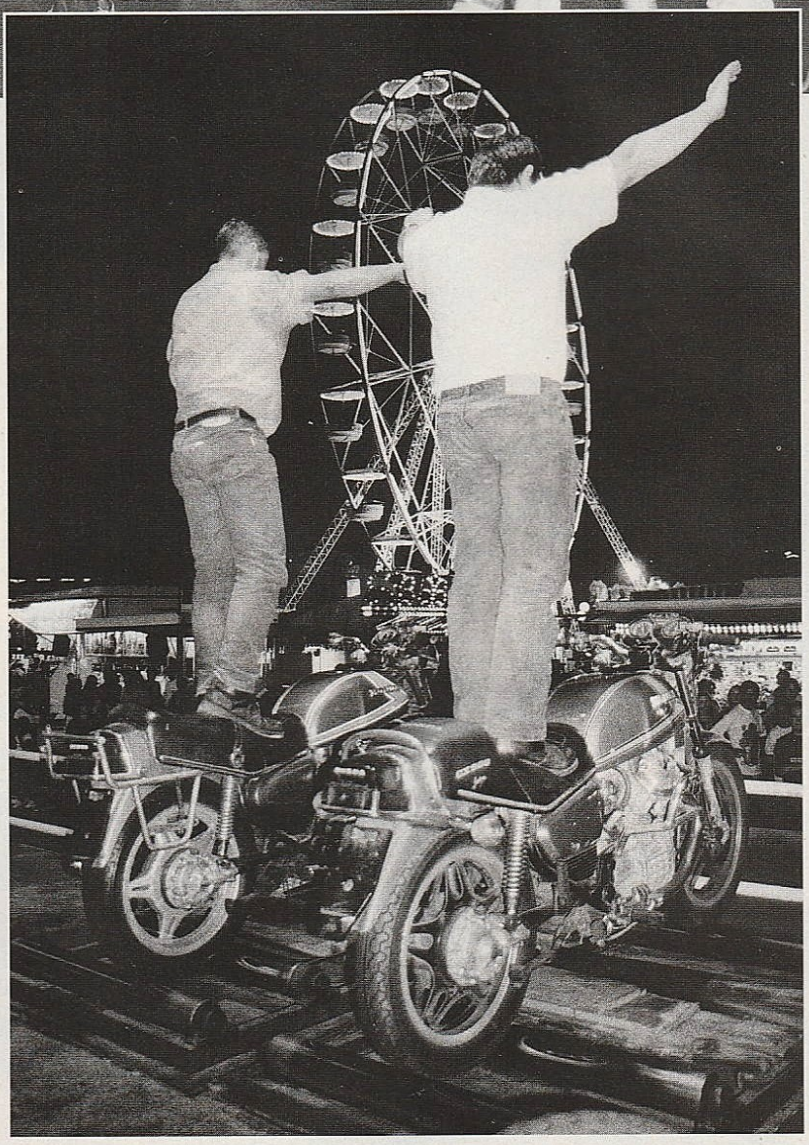
Les deux motards-acrobates font leur apparition dans un silence tendu et circonspect. Ajustant méthodiquement leurs casques, ils se préparent à défier une nouvelle fois le Mur de la mort : un cylindre de bois et de métal d'un diamètre de 10,50 m par 6 m de haut. Leurs montures, deux antiques Honda CB 200, attendent patiemment d'être « scotchées » au mur par la force centrifuge. Démarrage, accélération, l'ascension rotative se déroule sans aucun préambule. Très vite, le premier homme s'envole vers le haut du tonneau, à la verticale et « le cœur en bas ». Montée et descente se succèdent comme les mouvements d'un pendule fou. Les coups de gaz rageurs sont salués par des salves d'applaudissements. Le second forain prend le relais et déboule en trombe… les yeux bandés. L'homme virevolte sur sa moto et se retrouve assis en amazone, les bras en croix.

Ronde verticale et course au frisson

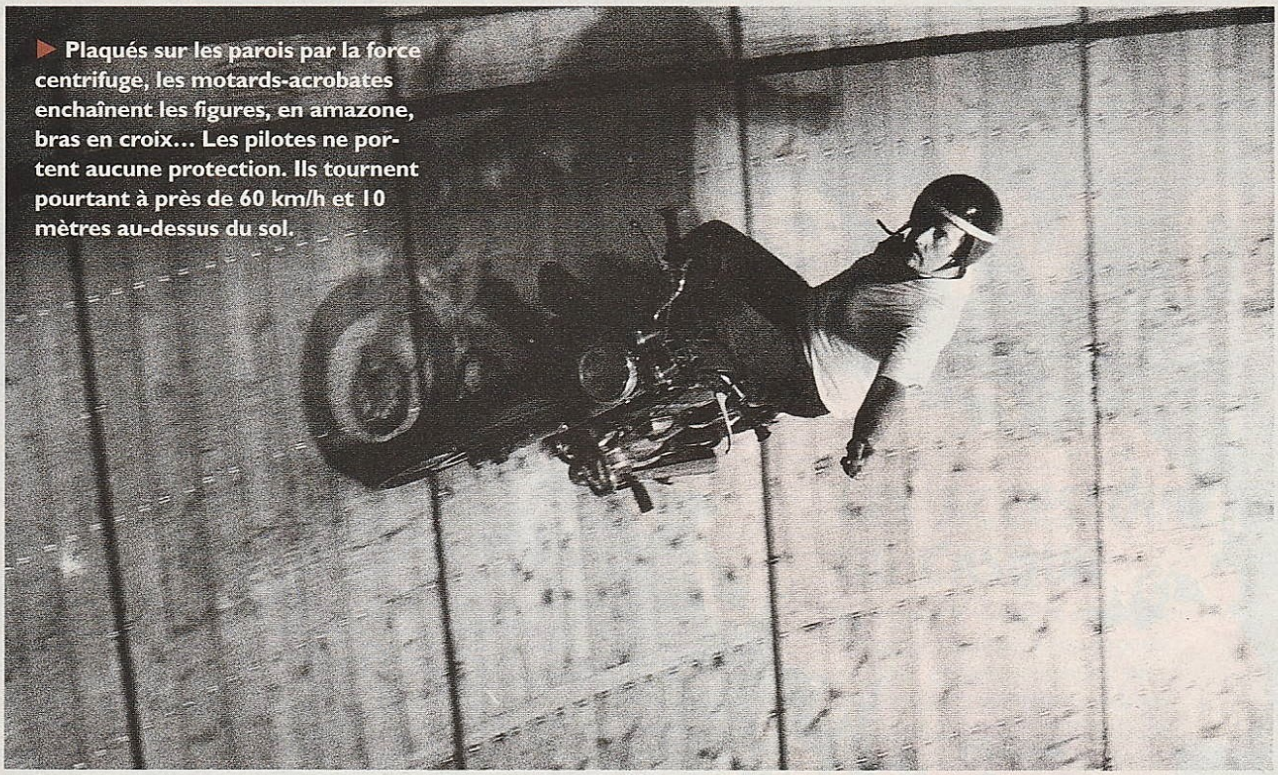
Les spectateurs qui ceinturent la piste au sommet se penchent davantage, hypnotisés par le vertige de la ronde verticale. Certains

Le Mur de la Mort en chiffres :

- Attraction foraine créée en 1916.
- Le mur d'Adrien Lapouméroulie (dit Kiki) a été fabriqué par son père dans les années 50.
- Diamètre : 10,5 m.
- hauteur : 6 m.
- 5 personnes sont nécessaires au montage pendant 2 jours.
- 2 camions et une remorque pour le transport.
- 10 francs l'entrée.
- Une dizaine de représentations par jour.



▲ *« Mesdames et messieurs, tout ceci n'est que parade… »*, **Adrien et Eric attirent le chaland qui passe, par une série d'acrobaties exécutées sur des Honda CX 500 tournant sur rouleaux.**



Plaqués sur les parois par la force centrifuge, les motards-acrobates enchaînent les figures, en amazone, bras en croix… Les pilotes ne portent aucune protection. Ils tournent pourtant à près de 60 km/h et 10 mètres au-dessus du sol.

cherchent à capter le regard concentré des acrobates, mais ils ne ressentent que le frisson des bolides léchant les limites de la piste à 6 mètres de haut. Le grondement et les effluves des échappements qui rebondissent sur la paroi verticale font vite reculer les plus hardis. A présent, les deux forains gravitent ensemble comme deux planètes jumelles. Soudain l'un d'eux rompt son ellipse et déclenche une course poursuite par une subite prise de vitesse. Les hommes soudés sur leurs machines grimpent, dégringolent, se croisent, s'effleurent… Le mur en parquet, parcouru de pulsations se tord sous la contrainte imposée par le tourbillon des machines

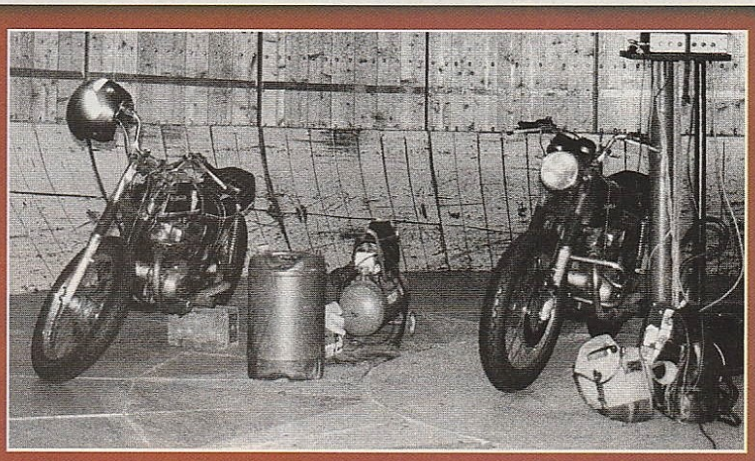
Force G et voile noir

Plaqués par la force centrifuge, les deux équilibristes mécaniques sont sujets au même mal que les pilotes de chasse : le fameux voile noir provoqué par le reflux du sang vers les pieds et qui peut entraîner une perte de connaissance. La prise de risque est maximale et la moindre défaillance technique ou physique, sans appel. La ronde s'accélère ; le Mur de la mort se resserre… Le tournis démentiel gronde et se dissout dans sa propre vitesse. Le regard s'affole à vouloir suivre le rythme des motos. Leur course têtue est celle d'une machine à remonter le temps… Le temps de la Première Guerre mondiale, où un entonnoir d'obus emprisonna une estafette et sa moto. Le facteur des « poilus » tournoya alors dans l'emprunte laissée par l'explosif et parvint à s'expulser hors du piège… Comme en 14-18, le Mur de la mort a également relâché nos deux motards forains. Leur sarabande effrénée s'est apaisée au bout d'une dizaine de minutes. Les motos flottent encore un dernier tour à la verticale avant de se poser mollement sur le fond de l'enceinte circulaire.

Le public, abasourdi, évacue la tension du numéro par des applaudissements redoublés, mais ressort les yeux encore écarquillés et les oreilles bourdonnantes. La nuit enveloppe bientôt les chapiteaux et les manèges. Le Mur de la mort a desserré son étreinte, mais son ballet circulaire chavire toujours les cœurs.

Texte : Guillaume de Crop
Photos : Philippe Salaün

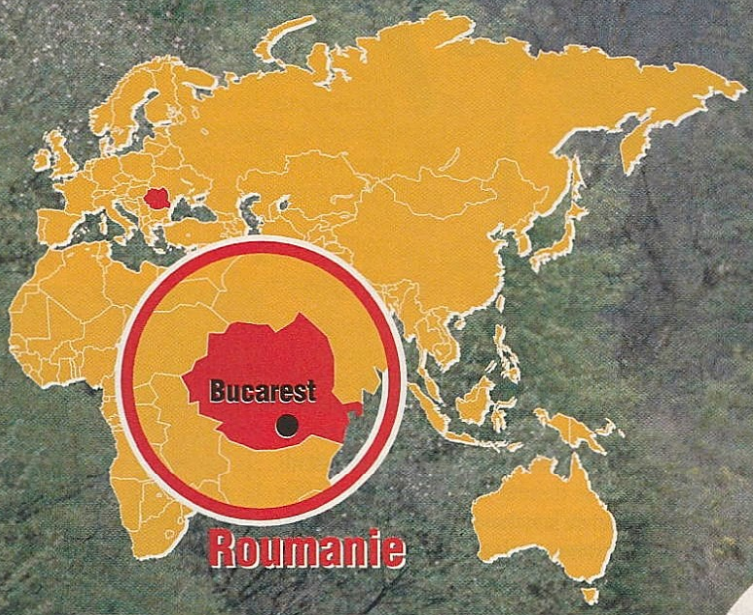
Les engins de la mort.



Les brêles de ce spectacle évoluent avec le temps. Gnôme et Rhône, Monet-Goyon, des noms prestigieux qui ont tourné dans le mur entre 1948 et 1982. Après maints essais, le CB 200 Honda (132 kg d'origine) a pris la relève, non sans quelques modifications.

Tout ce qui est « contondant » est retiré, afin de minimiser les conséquences d'éventuelles chutes. Ainsi, clignotants et garde-boue ont disparu. Les pneus à fortes sculptures sont remplacés au profit de gommeux plus lisses. Leur pression de gonflage est élevée sous peine de déjantage systématique : 2,5 kg à l'avant et 2,8 à l'arrière. Seul un des deux flancs présente une usure. Le sens de rotation étant toujours le même, il finit donc par se créer un plat très caractéristique. La couronne et le pignon de sortie de boîte sont également remplacés pour pouvoir effectuer ce numéro en quatrième, à la vitesse de 60 km/h. Dans le même esprit, l'allumage est réglé afin d'obtenir un caractère moteur le plus pointu possible.

Bitume défoncé et cr
en virée sur les



ROUMANIE

Pour le motard en mal de sensations fortes, la chute des régimes de l'ancien bloc communiste est une véritable aubaine. L'Europe de l'Est s'ouvre enfin au tourisme! Aux confins de ce nouvel espace de découverte, acculée à la Mer noire et fermement encadrée entre une Yougoslavie meurtrie et une Ukraine imposante, la Roumanie se fait discrète. Destination lointaine, énigmatique pays… L'aventure, d'accord; mais pas sans une cargaison de bombes anti-crevaison pour prévenir le « pittoresque » des routes roumaines!

evaisons...
routes de l'Est

◀ La fréquence des crevaisons est élevée en Roumanie, car les routes de campagne sont sillonnées de charrettes qui perdent souvent leurs clous et autres bouts de ferraille. Chaque village a d'ailleurs son « Vulcanizare », sorte de spécialiste local de la réparation artisanale du caoutchouc.

Avec une file de près de cent camions, un paysage sordide et des douaniers armés et survoltés, le poste frontière de Nagylac (sud-est de la Hongrie) annonce la couleur. Les vacances seront palpitantes mais pas de tout repos. Confirmation deux kilomètres après la douane. La police nous interpelle pour excès de vitesse. Radar invisible, limitation à la tête du client, flics débonnaires et amende de 20.000 Lei (50 F) sont au programme. Contrariés, nous poursuivons notre route. Après plusieurs bornes d'une nationale cahotante et le début d'une série de crevaisons (le grand mal des routes roumaines), nous débarquons à Arad. La pauvreté générale est affligeante. Routes et trottoirs défoncés, immeubles inachevés mais néanmoins habités, épiceries aux vitrines grillagées et épaves de voitures abandonnées sont quelques uns des détails désolants de l'urbanisme local. Le soir même et avec le moral sérieusement entamé, nous gagnons péniblement Timisoara. Toutes les infrastructures sont dans un état épouvantable. Ponts, passages à niveau, panneaux, éclairage public, rien n'a pu échapper à la rouille. Est-ce donc cela la Roumanie ?

Le voyage continue et nous allons de surprises en stupéfaction. La route est un véritable piège où se côtoient des camions sans âge toussant une épaisse fumée noire, des Dacia (la Renault 12 fabriquée sur place) aux comporte- ▶▶

▶ L'ombre du comte Dracula semble rôder autour de ce château bâti au cœur de la Transylvanie. Même si les vampires ne sont qu'une légende, le cadre austère de cette région porte à y croire...

ments imprévisibles, des vélos, des charrettes et même des animaux de basse-cour. Autant dire que la cohabitation est difficile et met les nerfs du pilote à rude épreuve, le tout rythmé par les inévitables crevaisons !

Notre présence excite visiblement les curiosités. Le premier arrêt à la pompe le confirmera. En moins de 5 minutes, une véritable foule surgie de nulle part se presse autour des motos. Le compteur de la ZZR gradué jusqu'à 320 km/h déchaîne les passions. La question du prix revient en permanence. Le chiffre avancé de 10.000 dollars, pourtant loin de la réalité, chagrine les plus enthousiastes. Dans un pays où le salaire moyen est de 1000 F par mois, le message est difficile à faire passer.

La rencontre qui change tout

C'est bien connu, les motards sont sympas. Quand il y en a ! Les Simson, Jawa et autres bizarreries soviétiques sont assez rares et sont réservées à un usage utilitaire. A l'est, le side-car reste un engin pratique et pas cher. Pourtant la ville de Sibiu, que l'on atteint au prix d'une longue

Mécanique et Roumanie

Au sommet d'un col des Carpates et à 30 km du premier village, la BM stoppe. Pompe à eau et carter cassés ! Après une nuit d'angoisse, on la tracte péniblement jusqu'au garage le plus proche. Émerveillement général face au 4 cylindres à injection, il nous faut une heure avant d'arriver à en placer une ! La pièce est démontée... avec nos outils. On n'a jamais vu de visserie BTR par ici. Le patron sort un poste à souder à arc. Avant qu'on ait pu lui expliquer que l'aluminium, ça se soude sous argon, il attaque le travail à grand coup d'étincelles. Sueurs froides. Panne de courant, on nous explique que parfois c'est court, parfois ça dure 3 jours. Sueurs froides et tremblements. Au bout d'une heure, la fée électricité est de retour. Nouvelles étincelles, le carter est bouché ! Remontage... avec de la peinture en guise de joint. Sueurs froides, tremblements et mal de tête. Après de nombreuses tentatives infructueuses, le circuit enfin étanche est rempli... à l'eau de source. Coût de l'intervention (3 bonnes heures de main-d'œuvre) : 50 F. Après 3 000 km, la réparation tient toujours. En Roumanie, on n'a pas d'argent mais on sait bricoler.

▲ C'est au sommet d'un col isolé des Carpates que la BMW se décide à faire parler d'elle ! S'en suivront une réparation épique et de grosses frayeurs... à plus de 1 000 km du concessionnaire le plus proche.

journée et de pas mal de frayeurs, nous réserve une rencontre surprenante. Le « Crazy Bike Moto Club » rassemble les quelques passionnés de la région. On le devine, rouler en 1000 FZR (même si c'est un modèle 90) reste réservé à une sorte d'élite dont fait partie Nicolae. Michel, malgré son salaire astronomique de 640.000 Lei (1600 F) par mois, a dû revendre sa télévision et pas mal de meubles pour assumer la réparation de sa 1000 CBR de 89. Aurel, comme tous ses amis, n'a pu acheter sa DR d'occasion en Allemagne qu'en se livrant au marché noir. La passion a un prix, encore bien plus élevé ici qu'ailleurs. Un nouvel itinéraire sur mesure nous est concocté. Il évite le sud du pays et son économie agonisante au profit du Nord. Craiova et son industrie lourde, Ploiesti et ses champs pétrolifères, la capitale Bucarest et ses faubourgs crasseux sont à éviter à tout prix. La soirée qui suivra cette rencontre inespérée sera inoubliable. D'ailleurs le lendemain, nous ne sommes plus 3 mais 4 à remonter en selle. La charmante Claudia nous servira désormais de guide et de traductrice !

Un autre pays, loin des villes

Débarrassés du barrage de la langue, guidés sur les plus belles routes du pays (Pas meilleures pour autant !), nous n'allons pas tarder à découvrir une autre Roumanie. Pas plus florissante mais plus profonde et plus rustique.

Ainsi, parcourir les Carpates est un véritable bonheur. Cette chaîne de montagnes érodées coupe le territoire national en deux. Monts. Vallées et forêts se succèdent à perte de vue. Loin des grands axes de circulation, on se croirait revenu dans les campagnes des années 50. La charrette est reine, les labours se font encore à la charrue et les foins se coupent toujours à la faux. Si le modernisme y a fait une timide apparition, il n'a pas encore vraiment atteint les villages les plus reculés. Alors que nous traversons un bourg, une femme lâche ses affaires et se signe sur notre passage. Ambiance.

Brassov, deuxième ville roumaine, est une étape idéale pour le touriste fatigué. Cité médiévale et urbanisme sauvage se succèdent au gré des rues. A quelques kilomètres de là, le château de Bran mérite le détour. Si Dracula n'a pas existé, son personnage a cependant été inspiré par l'ancien propriétaire des lieux. Vlad « l'empaleur » Tepes, un voïvode sanguinaire, n'avait rien à lui envier. Le cinéma a fait le reste et le duo Dracula-Tepes est aujourd'hui une sorte de héros national.

Au Nord-Est, les monastères peints de Bucovine restent une étape incontournable. Ces sanctuaires disséminés dans une région de collines et de pâturages sont de véritables bibles illustrées. Autrefois édifiés pour contrer l'envahisseur ottoman, Voronet, Sucevita et les autres n'ont plus qu'un capitalisme désordonné et dévastateur à contempler.

La Roumanie sans galère

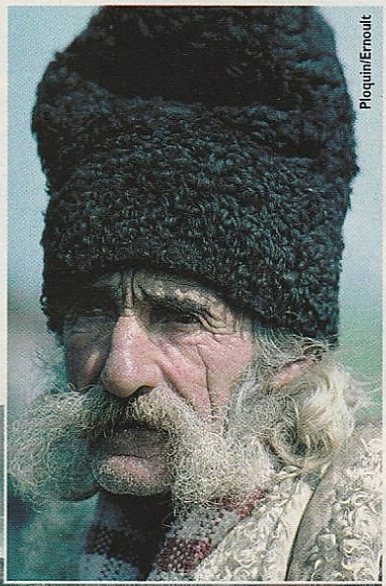
La frontière roumaine est à 1800 km de Paris. Profitez de la traversée de la Hongrie pour visiter les villes de Sopron, Budapest et Eger au nord, Pécs au sud, qui méritent qu'on s'y attarde un peu. En Roumanie, passeport et visa (230 F en 95, moins cher à la frontière !?) sont obligatoires. L'essence est à 1,50 F le litre !

1 F = 1200 Lei. Une chambre d'hôtel coûte 500 F. (à comparer au salaire moyen de 1 500 F mensuel des Roumains).

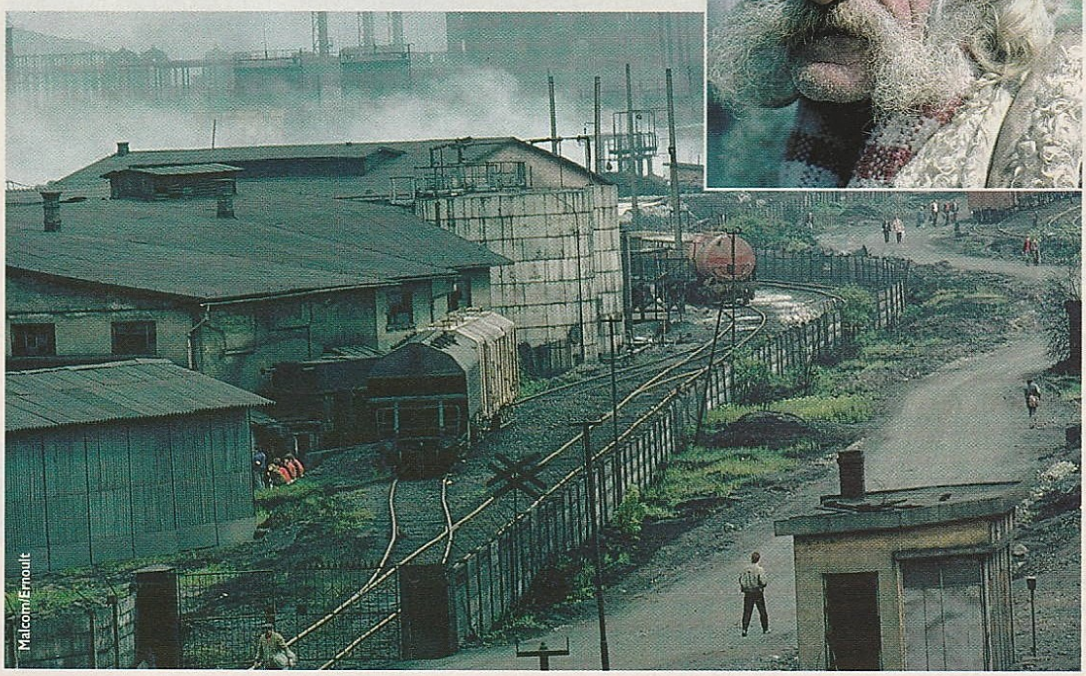
N'oubliez pas votre « Guide du Routard » des Pays de l'Est, c'est un compagnon appréciable. Enfin, emportez bombe anti-crevaison, pâte à joint et résine bi-composants, ça peut toujours servir et c'est introuvable sur place !

Enfin, longer l'interminable frontière ukrainienne est un chemin de retour idéal. Derrière ces ténébreuses forêts de sapins, le géant soviétique gronde encore. Une ambiance inimitable pour pratiquer le camping sauvage autour d'un feu de camp ! Ici, la politique n'a plus cours. Ne reste que le souvenir d'une nation incertaine et affaiblie par 25 années de dictature. L'image d'un peuple attachant et délicieux. Un peuple avide de rencontres et épris d'une liberté si longtemps interdite.

DIDIER BOUARD ▶▶


Ploquin/Ernoult

◀ **Dans les campagnes roumaines, le temps semble s'être figé, à l'image de cet immuable paysan qui paraît sortir tout droit d'une gravure du Moyen age.**


Malcom/Ernoult

◀ **La Roumanie, version grisaille. Zone industrielle de Copsa. Après la révolution de 1989 et la mort de Ceaucescu, le nouveau gouvernement mené par Emil Constantinescu s'est lancé dans des réformes de grande envergure pour tenter de relever une industrie exsangue.**

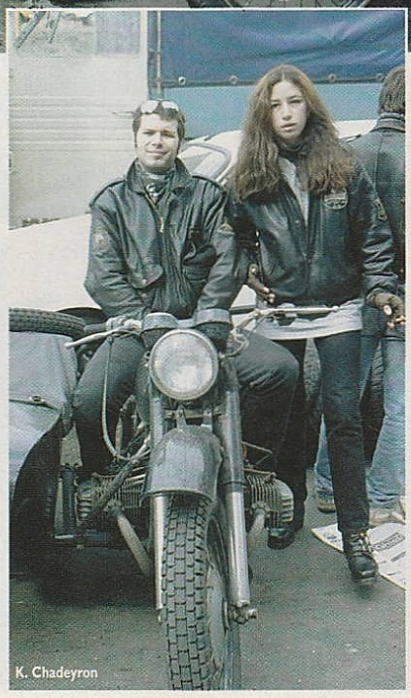
Les motards- « hooligans »

de Bucarest

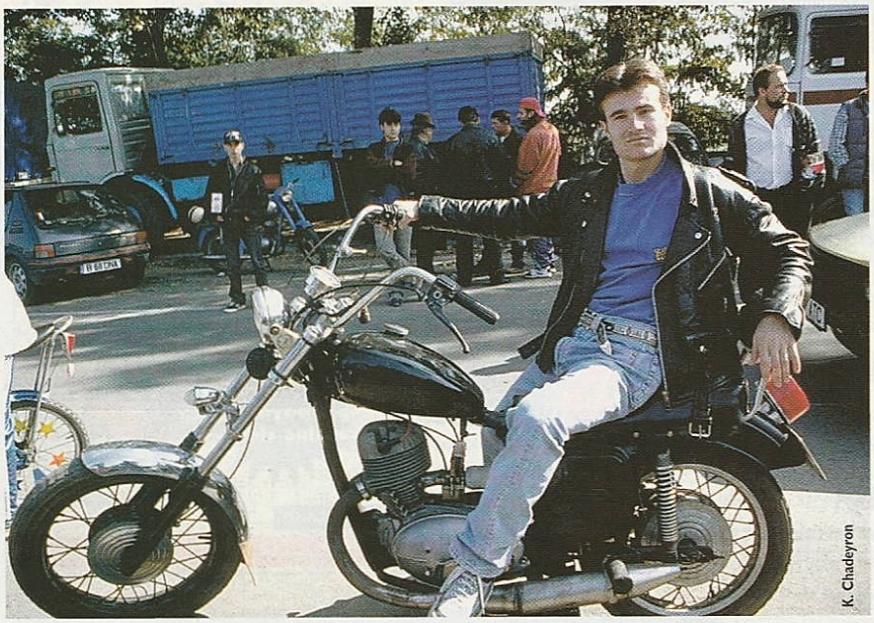
Chaque capitale a sa couleur et son odeur. Bucarest est grise, sent l'essence et les gaz d'échappement. La circulation est infernale. Le parc automobile est encore majoritairement composé d'antiques et nauséabondes Dacia, version roumaine de notre R12. Ici, le seuil d'alerte de pollution flirte bien au-dessus du niveau admis en France! Est-ce pour cette raison que les motards désertent la capitale roumaine? Si l'espèce est effectivement rare, elle n'en est pas moins fervente. La plupart se retrouve le dimanche à la foire de Vitan, gigantesque et enfumé marché aux puces situé à la périphérie est de la ville.

K. Chadeyron

Au marché de Vitan, on peut y acheter tout et n'importe quoi, et plus particulièrement ce qui ressemble de près ou de loin à un deux-roues. Bogdan et Razvan sont deux spécimens de tarmos assez représentatifs du milieu. Le premier, étudiant en finances, a 21 ans et possède un side Dniepr 650 âgé de six ans. Razvan, 23 ans, est un petit costaud qui porte avec coquetterie moustache et barbichette. Il est technicien d'une filiale d'une grande entreprise occidentale, « un bon job », estime-t-il. Il roule en Honda 750 VF. Chaque soir, sur le coup de 20 h, ils retrouvent leurs potes motards, Toni, Dan et les autres, dans un improbable quartier périphérique de Bucarest, Brancoveanu, bordé d'HLM sinistres et de barques qui vendent chips et coca. La pratique de la moto relève ici de la passion, voire de l'abnégation. « Tu trouves une moto d'occasion à peu près correcte pour 8 000 F. Sinon, pour avoir une bécane vraiment potable, il faut compter 20 000 F ». Chiffre qu'il faut mettre en relation avec le salaire moyen roumain qui tourne autour de 1 000 F par mois. Bogdan, lui, a eu du bol. Il a dégotté sa Dniepr abandonnée au fond d'un garage et la proprio de l'endroit lui a laissé pour 3 000 F. Le permis, au dire des deux jeunes gens, n'est pas très difficile à obtenir. C'est ensuite que le parcours du combattant commence. Il faut d'abord apprivoiser les surprises de la circulation roumaine. La conduite


K. Chadeyron

◀ **Razvan et sa copine roulent en side-car Dniepr. Ils préféreraient bien sûr des Japonaises, mais leurs tarifs, même en occase, sont incompatibles avec leur modeste condition d'étudiants.**



Les motos utilitaires, c'était bon sous l'ancien régime. Ce qui fait rêver les jeunes, ce sont les motos de l'Ouest… ou à défaut des choppers improvisés sur base de Jupiter 350 cm³ !

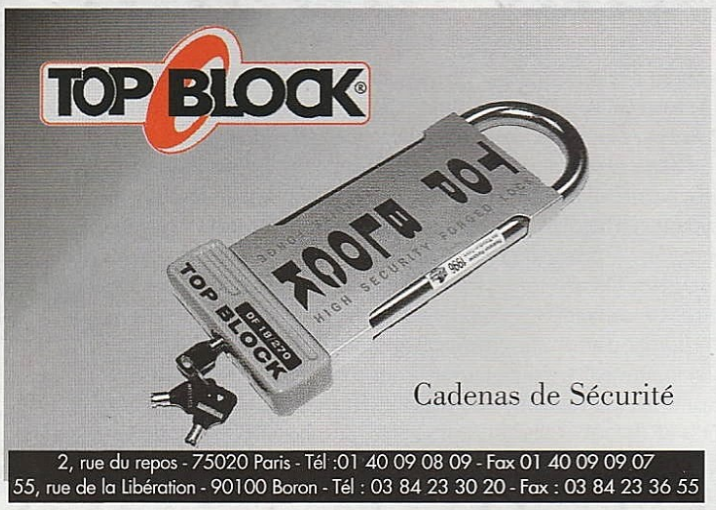
à Bucarest relève davantage du rallye raid que de la conduite urbaine. La chaussée est infestée de fissures et de nids de poules. Les pavés descellés et l'absence de marquage obligent à une concentration digne d'une spéciale africaine. Et d'après eux, les automobilistes et les motards vivent dans un monde à part. Ils nous regardent avec un mélange de jalousie et d'hostilité. Ils nous considèrent comme des mecs violents et drogués… « puis quand vient la panne, il faut se procurer des pièces détachées. On n'en trouve pas ici. Il n'existe pas de garages spécialisés ou de concessionnaires. Alors on a des copains qui vont en Hongrie ou en Turquie pour en chercher, explique Bogdan. Ici, le mot d'ordre c'est "on improvise" », ajoute Razvan. Pour couronner le tout, la loi roumaine interdit l'utilisation de véhicules étrangers de plus de huit ans. Et la VF de Razvan affiche déjà dix années de cahotante existence ! S'est-il déjà fait serré par la police ? « Souvent. Les flics ne nous aiment pas beaucoup… alors il faut baratiner et allonger le fric pour s'en sortir », commente un autre motard. « Il y a beaucoup de chose à changer dans ce pays… il faudra attendre au moins vingt ans pour que ça s'arrange », estime Bogdan qui ne rêve que d'une chose, comme beaucoup de ses jeunes compatriotes : émigrer en Australie ou au Canada. Razvan, lui est moins défaitiste, « pour que le pays se développe, il faut absolument que la jeune génération reste et travaille ici ». Une différence d'appréciation à l'image du sentiment de la société roumaine dans son ensemble, qui balance entre espoir, avec en ligne de mire l'intégration dans l'Union Européenne et l'OTAN et la désespérance, avec le sentiment que la crise ne connaîtra pas d'issue avant des décennies. Bogdan et Razvan ont trouvé un dérivatif dans l'amitié et dans leur passion pour la moto. Une passion pas toujours facile a assumer mais qui dissipe, de temps à autre, la grisaille quotidienne de Bucarest.

KARINE CHADEYRON

L'obsession des motards roumains, c'est la pièce souvent introuvable en magasin. La foire de Vitan représente pour beaucoup de motards l'unique source d'approvisionnement pour les modèles étrangers.

Bucarest la grise. Les vieux trams brinquebalant sur une chaussée défoncée reflètent bien la crise économique que traverse la Roumanie. Beaucoup de jeunes rêvent d'ailleurs d'émigrer, estimant leur pays sans avenir.

PUBLICITE...
Ces produits présentent un bon rapport qualité/prix ou ont obtenu une bonne appréciation globale dans les essais de Moto Magazine



LA SAGA DE L'HIVER offre spéciale

Dévorez 15 ans de pavé dans la mare : des milliers de pages d'anecdotes, d'essais et de lutte acharnée !

AVIS AUX COLLECTIONNEURS ET PASSIONNÉS !

Les tout derniers exemplaires des premiers numéros.

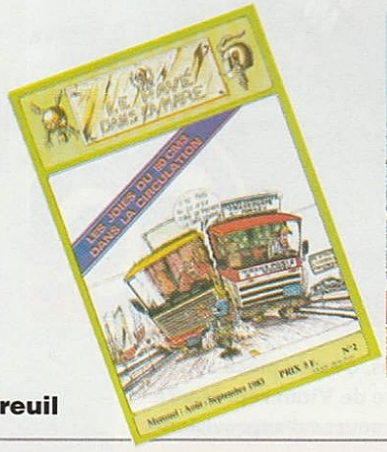
60 NOS DES PREMIERS PAVÉ 400 F SEULEMENT !!?

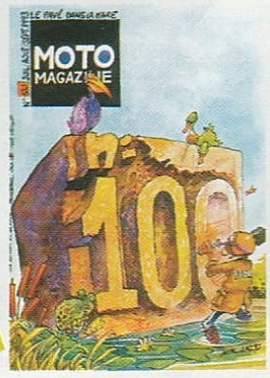
Oui, je veux bénéficier de cette offre de 60 nos (entre le no 2 et le no 100) au tarif de 400 F port compris

Nom, Prénom.....
Adresse .....
Code postal .....Ville .....
Tél. : .....

Ci-joint mon règlement de 400 F à l'ordre de Moto Magazine par :
☐ Chèque bancaire ou postal
☐ CB no ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
Montant à débité : 400 F Date d'expiration : ☐☐☐☐
Signature et date

Moto Magazine 35, rue des Messiers 93100 Montreuil





Marque

Modèle

Année

Racontez-nous votre moto

Vous ne le saviez peut-être pas, mais le rendez-vous mensuel de « l'occasion du mois » se réalise aussi grâce à vous. En remplissant la fiche de renseignements ci-jointe, des milliers de lecteurs ont déjà exprimé leur avis sur la machine qu'ils possèdent, ou ont possédé. C'est une grande marque de confiance à Moto Magazine, qui reste ainsi en prise directe avec la réalité des motards !

Disséquez nous votre machine dans ses moindre détails, sans oublier d'ajouter votre opinion, aussi sévère soit-elle. Profitez-en pour nous dévoiler vos trucs et astuces pour améliorer l'engin, et comment bien l'équiper (bagagerie, pare-brise ou carénage, accessoires divers...). Tous ces renseignements permettront à d'autres motards de guider leur choix en toute connaissance de cause. Solidarité! Le tout est à poster au plus vite à Moto Mag', avec si possible une photo de la bête (et du maître !). Chaque réponse sera dépouillée scrupuleusement par nos soins.

Une autre façon de participer à la vie de votre magazine, merci pour votre réponse...,

Le responsable de la rubrique.
Jeff Copin

à retourner à Moto Magazine 35 rue des Messiers 93100 Montreuil

Fiche de renseignements

Nom : ..... **Prénom :**.....
Adresse : .....
.....
Ville :..... **Code postal :** .....
Age :..... **Tél (facultatif):** .....

Moto actuelle : .....
Marque..... **Modèle**.....
Année de sortie .....
Année d'achat..... **Neuf/Occasion** .....
Kilomètres au jour d'achat ..... **km**
Kilométres parcourus depuis ..... **km**
Kilométrage total actuel..... **km**
Moto précédente.....
Moto prochaine envisagée.....

Notes personnelles / autres informations

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Si possible joindre photocopie de la carte grise.
Ne seront prises en compte que les motos mises en circulation avant le 31/03/97.

Appréciations personnelles

Remplissez les tableaux suivants sachant que la note 1 correspond à une appréciation excellente, 2 à bon, 3 à moyen, 4 à insuffisant, 5 à très insuffisant et 6 à nulle, cochez une croix dans la case correspondante à votre choix. Quelques lignes sont aussi à votre disposition pour d'éventuels commentaires.

Position de conduite

	1	2	3	4	5	6
selle						
repose-pied						
guidon						

Agrément de conduite

	1	2	3	4	5	6
poignée d'accélérateur						
frein avant						
frein arrière						
embrayage						
commodos						

Maniement des béquilles

	1	2	3	4	5	6
centrale						
latérale						

Protection du pilote

	1	2	3	4	5	6
carénage						
garde-boue						

Agrément général

	1	2	3	4	5	6
confort passager						
chargement bagages						

Moteur

	1	2	3	4	5	6
puissance						
souplesse						
couple						
vibrations						

Boite de vitesse

	1	2	3	4	5	6
étagement						
sélection						

Amortissement et confort

	1	2	3	4	5	6
avant						
arrière						

Freins

	1	2	3	4	5	6
puissance						
progressivité						
endurance						

Tenue de route

	1	2	3	4	5	6
solo						
duo						
chargé						
maniabilité						
garde au sol						

Consommation et usure

Consommations moyennes

	Ville	Route	Autoroute
essence			
huile			

Plaquettes ou garnitures de frein

	type de conduite	kilométrage moyen
avant d'origine		
arrière d'origine		
avant adaptables		
arrière adaptables		

Pneumatiques

	type de conduite	kilométrage moyen
pneu avant d'origine		
pneu arrière d'origine		
pneu avant / remplacement		
pneu arrière / remplacement		

Quelle est la monte qui vous a semblé la mieux adaptée ?

	marque et type	type de conduite
sur le sec		
sur le mouillé		

Transmission secondaire

	kilométrage moyen	fréquence tensions	prix d'achat
kit chaîne d'origine			
kit chaîne adaptable (marque)			

Amortisseurs

	qualités / défauts	durée : temps / km	prix d'achat
d'origine			
adaptables (marque)			

Pot d'échappement

	marque et type	km avant corrosion	prix d'achat
origine			
adaptable			

Pannes et interventions

Moteur

	changé/km	réparé/km
chaîne de distribution		
autres...		

Y a t'il des pannes chroniques?

	changé/km	réparé/km
chaîne de distribution		
autres...		

Électricité

	changé/km	réparé/km
batterie		
alternateur		
allumage		
autres...		

Partie cycle

	changé/km	réparé/km
roulements		
autres...		

GRIMACES SOUS L'INTÉGRAL

AU SOMMAIRE CE MOIS-CI DE CONSOMOTARDS

L'hiver est bien là et les équipementiers prétendent pouvoir nous faire rouler douillettement, bien au chaud. S'il n'est plus impératif d'être un « pur et dur » teinté d'un caractère masochiste pour aller au boulot en bécane, c'est pas encore le paradis, surtout pour les mains pleines de doigts. Reste qu'en additionnant les meilleurs vêtements pour protéger nos corps d'athlètes et les équipements les plus efficaces à installer sur la moto pour faire obstacle à la bise glaciale, l'hiver devient supportable, même pour les frileux...
Démo. **page 66**

Redonner son éclat originel à l'acier rongé par la rouille, décaper une vieille peinture avant de rhabiller un réservoir, voilà des opérations par lesquelles passent tous les motards soigneux ou bricoleurs. 13 produits à l'essai pour refaire un look de star à sa brave moto.
Détails **page 80**

Et pour se mettre en appétit, les Grimaces de nos lecteurs :
► Des arbres à came de Kawa GTR qui se rongent autant qu'un vieil ulcère. L'importateur traîne à répondre
► Des pots adaptables montés sans joints neufs, et nous voilà lancé dans « l'aventure des pots perdus ». Avec Cardy dans le rôle principal.

Arbre à cames en tête

► Jacky de Paris 14e

J'achète le 26 mars 97, par l'intermédiaire de la *Centrale des particuliers*, une Kawasaki 1000 GTR de 1993, ayant 24000 km. Le vendeur me fournit des factures d'entretien et de réparations faites récemment chez le concessionnaire Kawasaki « La Folie Méricourt », d'où provient d'ailleurs cette moto. Elle était à l'époque véhicule de démonstration du magasin et, de ce fait, entretenue et peu utilisée. Elle avait à cette date à peine plus de 14000 km. Mon vendeur a donc parcouru pour sa part environ 11000 km. En novembre 1996, le concessionnaire effectue dans ses ateliers le remplacement des arbres à cames. Cette réparation estimée urgente et indispensable, est comme par miracle prise en charge *hors garantie* par KMF, après accord donné par Monsieur Lannen, inspecteur technique du secteur.

J'obtiens donc une moto réparée et en bon état de marche. Trois mois et à peine 3000 km plus tard, un suintement d'huile sur le côté droit du haut moteur m'inquiète, ainsi qu'un bruit anormal. Diagnostic du chef d'atelier de Folie Méricourt : une culasse fendue et deux arbres à cames décémentés. Courrier pour demande de prise en charge, visite de M. Lannen le 29/07/97 chez le concessionnaire, constat, et refus catégorique de tout geste commercial sans aucune explication. Après conversation téléphonique (puisque pas de réponse écrite) avec M. Lannen, celui-ci me confirme son opposition à toute prise en charge et me jure que la décision est irrévocable. M. Robert, patron de Folie Méricourt, m'a proposé de réparer la culasse de manière fiable avec une pâte spéciale, pour un tout petit prix, et surtout de me facturer « à prix coûtant » toutes les pièces nécessaires à la réparation de ma moto !

Ne souhaitant pas immobiliser mon véhicule deux ou trois ans dans ce garage dans l'attente des résultats d'une procédure juridique lourde et coûteuse, j'ai accepté son offre, sans pour autant renoncer à mener une action.

Réponse de Monsieur Pierre Scomo, directeur du Service Technique de Kawasaki Motors France

Le dossier considéré étant encore en cours d'étude et de traitement par notre service technique, il ne nous est possible, dans l'état actuel de son avancement, que de formuler les remarques suivantes :

1) La machine concernée ayant été mise en circulation en 1993, la garantie contractuelle constructeur dont elle bénéficiait alors était limitée à une durée d'un an, et le terme de sa validité en conséquence largement dépassé aujourd'hui.

2) Cette machine ayant connu plusieurs propriétaires successifs (d'après les informations en notre possession, au minimum 3), il est extrêmement difficile de reconstituer de façon précise son historique d'entretien et notamment de vérifier que les périodicités de révision préconisées par le constructeur ont été effectivement respectées par rapport au kilométrage total réel effectué par ladite machine.

Depuis le mois de juin, Kawa ne semble pas beaucoup se préoccupper de ce client. Suite à notre intervention, son attitude a un peu changé, mais la réponse qui nous est faite aujourd'hui par les services techniques reste vague. « L'affaire est en cours ». C'est assez peu encourageant et surtout, ça commence à faire... long pour notre lecteur. Combien de temps, Kawa va mettre à répondre clairement ? Voilà une bonne question dont nous ne manquerons pas de vous informer. A suivre...

Cardy tourne autour du pot

► Pascal de Bris sous Forges (91)

Jour de braderie chez Cardy. Je m'y rends pour changer mes pneus sur mon ZZR 1100. Disposant d'un peu de temps, je craque aussi sur un 4 en 1 homologué Sebring. Une semaine plus tard, je retourne au magasin pour faire monter ma ligne par un mécano débordé : l'opération se termine à 19h30. Contact et là surprise, ma bécane résonne d'un affreux bruit de casserole trouée. Je décide quand même de rentrer chez moi, et laisse ma ligne d'origine dans l'atelier de Cardy avec la bénédiction du mécano. Quelques jours plus tard, je retourne à Coignières récupérer mon échappement d'orig' et essayer de résoudre ce problème de bruit. Arrivé là-bas, j'apprends avec stupeur que non seulement mon ancien échappement a disparu (mais qu'en plus on ne peut rien faire pour ma moto (il manque un joint d'échappement, indisponible en magasin). Le mécanicien me dit que j'aurai un bon prix sur mes prochains pneus. Sympa, je viens juste de changer les miens. Dans l'impossibilité de trouver un responsable, je retourne chez moi, chevauchant ma casserole et bouillant de haine. La semaine suivante retour à la case départ où je mets enfin la main sur un responsable qui m'explique que "des échappements, il en jette des tonnes chaque jour" (sic), et qu'ils ne font pas "garderie". On me propose 500F d'avoir : c'est ça ou rien. Résultat des courses : des Metzeler neufs (payés), un 4 en 1 Sebring acheté chez Cardy, démonté et réinstallé par Kawa (1000F) et enfin une ligne d'échappement d'origine disparue. Il y a des fois où on ferait mieux de rester sous sa couette...

Réponse de Philippe Vassard, responsable Cardy :

Après consultation de notre mécanicien d'atelier (...) il faut différencier deux problèmes :

1°) Fuite aux joints d'échappement : le mécanicien a précisé au client que les joints d'échappements de sa moto étaient écrasés et que Cardy ne vendait pas de joints Kawasaki d'origine. Si le client revient avec les joints neufs, nous les mettons en place gratuitement.

2°) Échappement disparu : le client devait venir récupérer son échappement le lendemain. En fin de semaine, l'atelier est vidé de pneus, échappements et autres pièces encombrantes. Néanmoins nous avons dédommagé le client de 500 F (valeur courante d'un échappement d'occasion) par pur geste commercial, en précisant que nous ne pouvions pas garder trop longtemps des pièces encombrant l'atelier.

Pour conclure (...) un montage d'échappement coûte 180 F chez Cardy. Que penser de ce client qui a payé 1000 F chez un concessionnaire Kawasaki pour remettre un joint d'échappement.

Effectivement, la vocation de Cardy n'est pas de conserver les vieilles pièces. Par contre on voit difficilement comment Pascal aurait pu repartir sur son ZZR avec un collecteur sous le bras. Quant au geste commercial de 500 F, s'il a le mérite d'exister, il semble assez éloigné de la réalité (une ligne complète d'occasion à 500 balles c'est la pierre philosophale). Quant au problème de joint d'échappement, on ne peut que déplorer que les fabricants de lignes adaptables ne les fournissent pas puisqu'un travail bien fait impose en général de les remplacer. Il ne leur en coûterait que quelques dizaines de francs supplémentaires.

SE PROTÉGER DE L'HIVER

Les roule-n'auront plus froi

Stephen Caillet

toujours d aux yeux

C'est l'hiver.
Les marchands de marrons refont surface, les ours hibernent et les motards redeviennent caisseux. Quand le thermomètre dégringole au quatrième sous sol, une poignée d'irréductibles brave encore le bitume. Certains "purs et durs" poussent le vice jusqu'à trimballer leur carcasse sur les points les plus froids du globe : Crystal Rallye ou Eleph' restent mythiques. Doit-on conclure qu'ils souffrent d'une forme aiguë de masochisme ou faut il plutôt plaindre les frileux qui, faute d'un bon équipement, se privent des joies de la moto hivernale ? Pour tous les motards qui ne veulent plus qu'hiver rime avec métro, embouteillages interminables ou engelures, nous avons testé et sélectionné les produits les plus performants du marché pour la tête, les pieds, les poignées, les repose-pieds... Bref, tout pour habiller le motard et sa machine. Et si la somme à débourser pour un équipement de qualité en fait blêmir plus d'un, il faut savoir que c'est autant d'argent économisé sur les consultations médicales auxquelles s'expose le motard insouciant. Et il parait que la santé n'a pas de prix...

Onglées, engelures, arthrose, paresthésie...

Le froid, ça fait mal !

30 % de calories en moins sans lever le petit doigt... Il ne s'agit pas du slogan d'un produit miracle "spécial minceur" mais bien de ce que coûte le fait d'affronter les frimas hivernaux en bécane. La lutte contre le froid absorbe à elle seule déjà un tiers de nos réserves. De plus, la conduite d'une moto ne nécessitant pas d'effort particulier, le corps a bien du mal à se réchauffer naturellement en actionnant ses petits muscles. Enfin, cerise sur le gâteau, plus la vitesse augmente plus la température diminue. Alors on reste sous la couette ou on monte en selle ? Lorsque les maladies du froid guettent, la question n'est pas saugrenue.

Les motards sont aux antipodes de la symbolique religieuse. Le rouge n'est pas la teinte dominante de leur enfer, qui ne contient ni flamme éternelle, ni chaleur étouffante. Au contraire, l'enfer du motard est blanc. Givre, neige et glace en sont les composantes majeures. La moto s'apparente alors à une profession de foi. D'une part, sainte Gamelle met les bouchées doubles et s'évertue à mettre au tas tout ce qui bouge sur deux roues. D'autre part le pilote n'a même pas besoin de tâter du bitume pour ressentir, dans sa chair, les méfaits de l'hiver. De la tête au pied, l'organisme est supplicié. Nous l'avons tous constaté : si les températures négatives restent supportables à l'arrêt, lorsqu'on enlève son U par exemple, elles le sont beaucoup moins dès que l'on commence à fendre la bise. La déperdition de chaleur augmente avec la vitesse, en vertu du « coefficient d'échange par convection », selon la terminologie savante. Rouler à 80 km/h par 10°C correspond déjà à - 4°C pour l'organisme. Plus le mercure descend et plus la vitesse augmente, plus l'organisme déploie d'énergie pour lutter et maintenir les 37°C réglementaires. Cette énergie n'étant pas disponible en quantité illimitée, des choix s'imposent. Le métabolisme tranche et ne privilégie alors que ce qu'il juge essentiel. Cœur, reins et cerveau retiennent toute son attention. Le sang alimente prioritairement ces organes au détriment des extrémités. C'est pourquoi mains et pieds pâtissent tout particulièrement de la saison froide. Comme si cela ne suffisait pas, un syndrome dit "de Raynaud" passe une seconde couche. Ce dernier, observé dès 1911 chez les tailleurs de pierre, a permis de déceler le rôle néfaste sur les mains de la conjonction du froid et des vibrations.

L'ennemie
s'appelle paresthésie

Bien des années plus tard, une étude menée parmi les motards de la police anglaise a confirmé cette analyse. Le syndrome en question provoque une paresthésie, c'est à dire un trouble de la sensibilité qui se traduit par la perception de sensations anormales. Les informations données par les capteurs au niveau des extrémités sont erronées, le cerveau a alors le plus grand mal à les

interpréter. En clair, le motard peut serrer fortement un levier en pensant le caresser, et inversement. L'apparition de ce syndrome étant liée aux vibrations de la machine, les possesseurs de gros monos ou de twins américains, y sont logiquement plus exposés que les amateurs de quatre-pattes. Le seul moyen de lutter contre cette affection est d'utiliser des systèmes antivibratoires. En moto, il n'en existe aucun. Et comme le fait remarquer Jean Pierre Meyer, chercheur à l'INRS (Institut national de recherche et de sécurité) et Kawasakiphile (roule sur une ZZR 1100), « les poignées en mousse ne diminuent en rien les vibrations. Elles permettent juste d'augmenter le confort ». Les gants antivibrations n'étant pas encore disponibles sur le marché, reste une possibilité de repli : piloter sa machine sans les mains. Une solution envisageable à condition de décaler les commandes au pied et de bannir de son parcours toute route sinueuse.

Aïe,
même pas mal !

Plus sérieusement, augmenter les distances de sécurité et s'arrêter fréquemment n'est pas un conseil inutile. « Au même titre qu'on n'attendra pas la dernière goutte d'essence pour aller se renflouer en carburant, il ne faut pas attendre de ne plus tenir pour aller se réchauffer dans une quelconque station service. S'arrêter avant d'avoir froid c'est comme manger avant d'avoir faim pour éviter la fringale », conseille un pompier motard. Cette recommandation est d'autant plus pertinente que le froid attaque les extrémités de manière pernicieuse. A partir d'un certain niveau d'exposition (variable selon les individus, les vibrations et la protection de la machine), les agressions du froid sont perçues de manière moins vive, au risque de paraître anodines. En l'absence de douleur, on aurait tendance à croire que les mains se sont habituées et que tout va bien. Il n'en est rien. C'est quand ça ne fait plus mal qu'il faut s'inquiéter. Dans le même ordre d'idée, lorsque le motard atteint enfin sa douillette destination, et s'il a été durement exposé aux frimas, il doit ressentir une vive douleur aux extrémités, signe de réchauffement et de circulation sanguine normale. « Si on ne sent plus la pulpe des doigts sous l'ongle et s'ils virent du blanc au bleu violacé, la gelure n'est pas loin. Il faut se réchauffer, appliquer un antiseptique et aller consulter son médecin » préconise le docteur Régis Garrigue (de Nemo - Nord Extrême Médical Organisation -, association spécialisée dans la préparation des sports extrêmes), qui a connu ce problème après avoir relié, au guidon de sa machine, Paris à Bordeaux.

Si le froid s'acharne à torturer savamment les mains et les pieds, il ne faut pas perdre de vue le fait que le reste du corps est aussi exposé. A tel point qu'une bonne balade hivernale en moto permet d'économiser une visite médicale (sic !). Tous les petits maux, à peine perceptibles pendant la belle saison, profitent de l'hiver pour se rappeler au bon souvenir du motard. Le froid a le don d'exacerber tous les troubles : carie, arthrose, sinusite, douleurs abdominales.... Contracté sur son réservoir, les viscères compressées, le pilote est vite informé d'un problème digestif. Le vent saisit la moindre occasion pour s'engouffrer dans les cavités creuses que sont les sinus et provoquer un tenace mal de crâne. Les coudes et genoux malmenés ne cachent pas bien longtemps leur arthrose. Le zéphyr aux aguets taquine la pulpe à vif d'une dent ruinée par la surabondance de sucreries. Aïe.

Prendre sa moto
et économiser un chek up

Pour faire face à ces désagréments, le motard n'a que peu d'atouts. Son corps essaie bien de lutter contre le refroidissement général en frissonnant à tout va. Maigre consolation. Rien n'y fait. Faut-il, à l'instar de ce que préconisaient des alpinistes anglais, se tremper les mains pendant 20 minutes dans de l'eau à 5°C, avant de prendre la route ? Brrr.... En fait il n'y a que trois choses à faire : s'alimenter copieusement en sucre lents (en prenant gare toutefois aux risques de somnolence liés à la digestion), s'arrêter pour remuer afin de faire fonctionner ses muscles et s'emmitoufler pour offrir le moins de prise au vent. Ce qui ressemble à une Lapalissade a néanmoins fait l'objet d'une très sérieuse étude. du physiologiste R.I. Wood de Cambridge. « *L'épaisseur de la couche de vêtement du motocycliste ainsi que ses qualités de protection contre le vent sont deux facteurs de prévention importants. Les fermetures éclair doivent être protégées, particulièrement au delà d'une simple protection qui empêche la pluie de pénétrer le vêtement.* » Régis Garrigue préconise d'empiler les couches, sans trop les serrer, afin de laisser circuler une couche d'air. Coton, laine, cuir et Gore-Tex constituent le quarté gagnant.

Pour mettre en pratique ce conseil de bon sens, il convient de ne pas s'équiper à l'aveuglette. Pour vous aider dans vos emplettes, nous avons testé et sélectionné les vêtements les plus appropriés à un usage hivernal.

Guillaume Dayan et Pascal Girardin
Photos : Stephen Caillet et D.R.
avec la collaboration de : M. Werlé, J. Ameline, E. Lebrun, E. Garcin-Marou, J. Larquier, G. Andrien, O. Duchez, D. Ghascham, G. De Crop.

Bien s'équiper contre le froid

Mieux motard que con gelé

Relativisons. Même si rouler en moto l'hiver s'apparente que certains points à un exploit sportif, on est encore loin des performances de Paul-Emile Victor, d'Admunsen ou de Jean-Louis Etienne. Et puis le climat français est tempéré, rien à voir avec ce que peuvent endurer les motards finlandais ou danois. Il n'en demeure pas moins que l'épreuve du bitume par - 5° nécessite quelques précautions vestimentaires. Comme l'explique Régis Garrigue, médecin BMiste, "il faut appliquer la technique de l'oignon". Des couches fines près du corps puis des vêtements de plus en plus épais au fur et à mesure que l'on s'écarte de l'épiderme. Plan de coupe du motard qui ne jurera plus jamais que la moto, l'hiver, c'est fait pour rester au garage.

LES GANTS

Que celui qui ne s'est jamais juré, en sentant ses doigts geler, d'arrêter la moto les jours de température négative, jette la première pierre. Situées aux premières loges, les mimines sont mises à rude épreuve. Compte tenu de leur importance vitale pour la conduite d'une moto, les négliger serait fatal. Investir dans une bonne paire de gants n'est donc pas une recommandation inutile. Attention toutefois à ne pas se laisser abuser par la multitude de termes technico-marketing (Thinsulate, Trispace and co) qui affublent aujourd'hui la quasi totalité des gants du marché. Leur qualité n'est pas forcément proportionnelle au nombre d'étiquettes qui leur sont accrochées. De surcroît, il faut savoir qu'aucune paire de gants - aussi efficace soit elle - ne protégera le motard sur de très longues distances. Le froid finit toujours par pénétrer, ce n'est qu'une question de temps. Enfin choisissez vos gants un peu large (une taille au dessus). L'air emprisonné entre le gant et la main assure l'isolation thermique. Rappelons également qu'en cas de chute, rien ne remplace le cuir.

Fieldsheer Storm : 330 F TTC

Avec son dessus en Nylon, son insert Thermolite et sa paume cuir, le Fieldsheer Storm ne cache pas ses origines motoneige. S'ils ne sont pas les gants les plus performants du marché. Ils permettent toutefois d'avaler 200 bornes par -5° sans désagréments notoires. De quoi satisfaire le plus grand nombre.

Pour : Souplesse, prix, pattes de serrage aux manchettes, séchage rapide
contre : Doublure polyester (attention aux chutes), manchettes courtes

Hein Gericke Mistral : 399 F TTC

Les Mistral séduisaient déjà nos essayeurs lors du test de l'hiver 95 (cf. Moto Mag' 123). Seul reproche de l'époque : un prix trop élevé. Hein Gericke revoit sa copie et propose aujourd'hui ces gants au prix de 399 F. Du coup, ils constituent un bon rapport qualité/prix. Cuir avec paume Kevlar et membrane microporeuse Sympatex. Doublure en Dacron pour l'isolation thermique.

Pour : Isolation thermique, rapport qualité/prix
Contre : Manchettes courtes

Bering Alan : 499 F TTC

En tant que nouveauté, ce gant n'a pas fait l'objet du même acharnement de la part de nos essayeurs que ses concurrents. Il s'agit donc plus d'une prise en main que d'un test longue durée. Avec son intérieur soyeux en polaire bleu, l'Alan attire tout de suite le regard. Il est agréable à porter. Toutefois Max, notre roule toujours a noté une rigidité de l'ensemble qui occasionne une gêne au niveau des doigts. Espérons qu'un rodage du cuir suffira à l'assouplir. La manchette monte suffisamment haut. Pour l'instant son étanchéité semble convenable.

Pour : Prix, bande réfléchissante sur les côtés, serrage au niveau des poignées et de la manchette
Contre : Rigidité

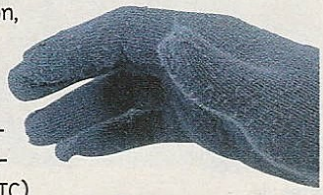
Segura Waterproof 3 : 690 F TTC

Réalisés en cuir de vachette et intégrant un insert aluminium et Gore-Tex, ces gants ont été plébiscités par bon nombre de nos essayeurs. Seul reproche : une épaisseur telle, qu'elle nuit à la souplesse de l'ensemble et une manchette trop large qui se transforme en entonnoir à pluie.

Pour : Étanchéité, chaleur, bonne longévité
Contre : Manque de souplesse, prix costaud

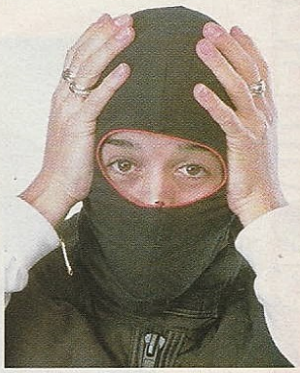
NB : Tous les prix indiqués sont des prix public conseillés. Ils sont donc susceptibles de varier d'un magasin à l'autre, en fonction de la marge des revendeurs.

LES SOUS GANTS



Fabriqués en diverses matières (soie, coton, Monotherm, Thermax, Thermastat....), les sous-gants viennent en renfort contre l'onglée. De plus ils évitent, en cas de glissade, de se brûler la paume avec l'éventuelle doublure synthétique du gant. Attention les modèles en soie (environ 70 F TTC) n'offrent qu'une protection relative contre le froid. Le Comasec en Monotherm (dans tous les magasins de bricolage) a été salué par nos essayeurs pour sa chaleur et son prix plancher (30 F TTC). Unique reproche : l'épaisseur peut gêner la préhension des commandes.

LES ACCESSOIRES DE CASQUE



Bien que le visage ne soit pas la partie du corps la plus exposée au froid, certains accessoires peuvent encore améliorer la chaleur douillette d'un intégral. C'est le cas des cagoules (qui toutefois favorisent le déchaussement du casque. Aïe !) et des divers cache-nez intégrés au casque. Une réserve toutefois. Ces accessoires favorisent la formation de buée sur les lunettes et l'écran. Un défaut qui s'estompe à vitesse soutenue.

Cagoules : prix : de 30 à 120 F TTC
en fonction de la matière utilisée (coton, soie, Dunova)

LES TOURS DE COU

Le cou est sensible. Mal protégé, la voix s'enroue et la gorge s'irrite. Pour éviter ces désagréments, les fabricants rivalisent d'ingéniosité. Tour de cou, écharpe ou foulard deviennent vite indispensables. Pour convaincre le motard de leur efficacité ils n'hésitent pas à se qualifier de « polaires ». Leur vocation est d'assurer une parfaite étanchéité à la jonction col de veste/casque. Plus l'accessoire sera fin et moins le motard sera gêné dans ses mouvements de tête. La lutte contre le froid ne doit pas se faire au détriment du contrôle des angles morts. Différentes marques existent sur ce marché dont Bikers (distribué par Held), Motomod, Hein Gericke....

prix : de 30 à 120 F TTC

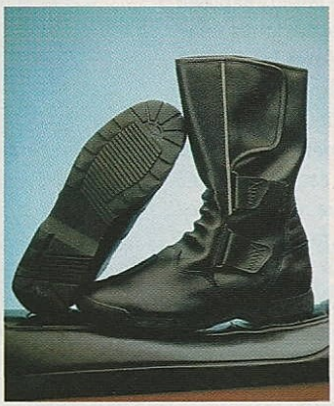
Muflatur calorifum est....

Bon, vous souhaitez conserver une moto digne de ce nom, au look racé. Alors pas question de l'affubler de poignées chauffantes ou de manchons disgracieux. Les arguments sur les gants spéciaux type fulminate de crétinium, doublés frigotex vous laissent de glace et vos paluches souffrent toujours du froid. Il ne reste qu'une solution : les moufles! Y en a déjà qui changent de page, ils ont tort. Les moufles sont la seule protection efficace contre les grands froids qui permettent de se passer d'accessoires électriques et de manchons. On en trouve dans les magasins de sport, à des prix inférieurs aux meilleurs gants du marché. L'idéal est un modèle à manchette synthétique longue, pourvue d'une main en cuir souple. Si la moufle est handicapante pour jouer du piano, la conduite d'une moto, malgré une petite perte de sensibilité, reste facile. De toute façon, conduire avec des gants, les doigts engourdis par le froid, ne donne pas un touché des commandes des plus précis. Dernier avantage, pour convaincre les dubitatifs, les moufles de montagne sont conçues pour la neige et offrent généralement une bonne étanchéité. L'adjonction de manchons se révèle, en revanche, assez peu commode.

JEAN LARQUIER

LES BOTTES

Tous les médecins sont formels, le froid s'acharne prioritairement sur les extrémités du corps. Mains et pieds sont délaissés par l'organisme qui préfère alimenter en sang les organes vitaux : cœur "pour certains" ou cerveau "pour les autres". De plus, si on peut, à la limite, se réchauffer les mains en agitant les doigts, difficile d'en faire autant avec ses orteils. Emprisonnés dans leur chaussure, les pieds n'ont pas d'autre alternative que d'attendre la fin du voyage. Mieux vaut donc leur réserver une enveloppe douillette sous peine de perdre toute dextérité au maniement du sélecteur ou de la pédale de frein. Rien de tel qu'une bonne paire de bottes (choisissez les plus grandes que votre taille), qui de plus offre une protection satisfaisante en cas de chute. Éviter les chaussures coquées type Doc Martin's. Le métal est un vecteur de froid. Longues minutes de décongélation à prévoir.



Held 703 : 1140 F TTC

Dotées d'une membrane microporeuse Sympatex, ces bottes ont subi l'épreuve de l'eau et du froid. Le pilote-essayeur n'a eu les pieds mouillés que par sa propre transpiration. Le point faible de ces bottes : le look. Les renforts peu discrets rendent délicat un usage urbain civilisé.

Pour : Étanchéité et isolation de qualité
Contre : Look un tantinet barbare, sudation importante

Kaiman 808 : 2000 F TTC

Fabriquées sur mesure en Allemagne et importées par Fournier, les Kaiman maintiennent les pieds bien au chaud. Le confort est au rendez

vous, grâce à l'adjonction, entre le cuir et la doublure, d'un matelas aéré. Enfin le coussin de liège de la semelle permet à la botte d'épouser parfaitement la voûte plantaire de son propriétaire. Sûre de sa qualité, Kaiman garantit ses bottes 5 ans.

Pour : Étanchéité, douillette
Contre : Prix élevé, rodage longuet

Soubirac Winners : 1420 F TTC

Présentes depuis de nombreuses années au catalogue, les Winners n'accusent pas pour autant un coup de vieux. Après une brève période de rodage, elles deviennent de véritables charentaises. Chaleur, confort et étanchéité sont des qualités unanimement reconnues à la condition d'entretenir consciencieusement le cuir. Par contre, le pied gauche souffre de l'absence d'un renfort au niveau du sélecteur. Soubirac vient de mettre sur le marché une évolution de cette botte, la Winners Top, qui dispose en plus d'un complexe d'imperméabilisation avec tissu Cambrel. Nous n'avons pas encore testé ce modèle, mais nous ne manquerons pas de vous faire part de nos appréciations.

Pour : Charentaise (top confort), étanchéité, longévité, rapport qualité/prix
Contre : Pas de renfort sélecteur, difficile à passer sous un pantalon

LES SURBOTTES

A l'instar des sous gants pour les mains, les surbottes renforcent l'efficacité de n'importe quels godillots. L'air et l'eau qui pénétraient éventuellement par les coutures des chaussures sont refoulées. Le thermosoudage des surbottes optimise l'étanchéité de toute chaussure. Elles constituent aussi un excellent moyen de parfaire le look cosmonaute pour une somme modique. Utilisables sur sa moto en décembre, elles sont réutilisables en avril pendant le carnaval. Ceci dit, les surbottes ne doivent pas être négligées. Elles préservent le cuir des chaussures tout en évitant de mouiller les pieds du motard. Confort garanti, à condition toutefois que la surbotte soit elle même bien étanche. L'achat de sursurbottes caoutchoutées peut donc être envisagé, à moins d'aimer les aquariums ou les bains de pieds. Plusieurs marques commercialisent cet accessoire parmi lesquelles Furygan, French Co, Motomod, Hein Gericke....

Prix : De 100 à 200 F TTC

Pour : Prix, étanchéité, facilité de rangement
Contre : Look

LES BLOUSONS ET VESTES

Beurre ou ordinaire ? Tradition ou modernité ? Cuir ou matériaux high tech ? Face aux tentations offertes par les boutiques spécialisées, quel consomotard ne s'est jamais trouvé confronté à ce choix existentiel ? Il ne s'agit pas dans ces pages d'apporter une réponse tranchée et définitive. Disons que le cuir jouit d'une réputation de résistance à l'abrasion qui n'est plus à faire. Par contre son étanchéité n'est pas systématique et demande un entretien soigné. Si le cuir ne chauffe pas, il coupe efficacement le vent. Quant aux modèles synthétiques (type Cordura), ils se dotent d'inserts étanches (Gore-Tex et acolytes) et de doublures isothermiques qui lui permettent de conserver le corps bien au chaud malgré un poids plume. Pour palier leur carence en matière de protection, ces vêtements sont fréquemment caparaçonnés. Perte de souplesse et engoncement du motard constituent le revers de la médaille. Là où tout se corse, c'est lorsque les fabricants de cuir traditionnel greffent eux aussi tout type d'inserts dans leurs peaux. Le choix devient cornélien et on retombe sur une simple histoire de goût.

AF Cuir, Fournier Roadster : 2 980 F TTC

Le blouson roadster offre une bonne étanchéité. La recette : des coutures enduites de plastique. De surcroît, une feuille d'aluminium s'insère entre cuir et doublure. Enfin, pour les plus frileux, Fournier vend son blouson avec une doublure complémentaire amovible (compter 120 F TTC de supplément).

Pour : Étanchéité, solidité, doublure non synthétique

Contre : Prix, coupe démodée

Soubirac Mic CLimat : 3680 F TTC

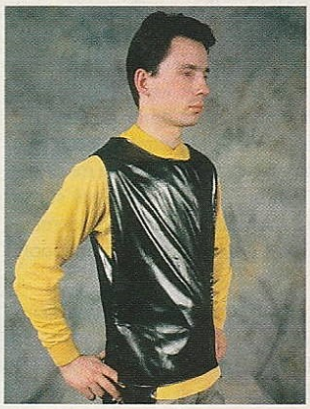
Soubirac ne se contente pas d'équiper les motards. Les pompiers sont aussi amateurs des cuirs de l'entreprise. L'épaisseur du 3/4 Climat saura protéger le motard en cas de chute. Revers de la médaille, la lourdeur de l'ensemble pèse sur ses épaules comme un lourd fardau. Une veste usine à gaz avec ses multiples poches, ses poignées de manche et son col amovible. Dommage que la doublure ne soit pas elle même amovible : grosses suées en perspective dès que le soleil sera de retour.

Pour : Chaleur, étanchéité, finition

Contre : Prix, doublure non amovible, courant d'air aux avant-bras

LES SOUS BLOUSON

Habiller un roule toujours, c'est la ruine. S'il faut autant d'équipements qu'il y a de saisons, le porte monnaie risque de prendre une sacrée claque. Que ceux qui possèdent déjà un blouson moto, non estampillé "grand froid", ne paniquent pas pour autant. Ils pourront rouler l'hiver sans grever leur budget de plusieurs milliers de francs. Des solutions économiques existent. Autant d'argent mis de côté pour payer les trains de pneus qui serviront à parcourir les routes vivifiantes de novembre à mars.



Chasuble Alupec : Moins de 200 F TTC

En Aluminium tissé, la chasuble Alupec a comblé nos essayeurs, grâce notamment à un séduisant rapport qualité/prix. Glissé sous n'importe quel blouson, sa finesse n'engonce pas le motard.

Pour : Légèreté, prix, rangement aisé

Contre : Discrétion du look couverture de survie

Bering Orlando : 1590 F TTC

D'une bonne conception générale, cette parka a été pensée pour le motard. Toute amovible (protection, doublure, tour du cou) et toute étanche, la Bering Orlando n'a pas déçu Jérôme qui roule 365 jours par an. Même au cours du rude hiver dernier, impossible de prendre en défaut son isolation thermique. Clopes toujours sèches même par pluie battante. Par contre un an d'utilisation a suffi à rendre les protections friables au niveau des coudes. Toutefois, un changement standard est toujours envisageable.

Pour : Excellente isolation thermique, souplesse générale

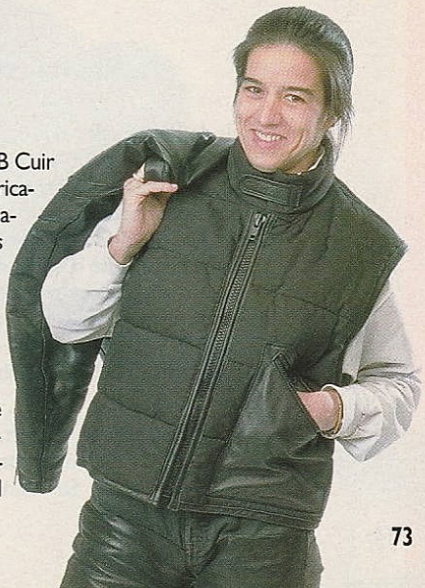
Contre : Protections fragiles, poches extérieures non étanches

Gilet AB Cuir : 650 F (blouson) 680 F (veste) TTC

Taillé sur mesure, le sous gilet AB Cuir présente une belle qualité de fabrication. Pour éviter une usure prématurée par frottement, ses bords sont garnis de cuir. Il intègre un tour de cou, qui évite d'utiliser une écharpe en usage urbain. Artisanat oblige, ce sous blouson n'est distribué que sur la capitale.

Pour : Chaleur, finition, légèreté

Contre : Prix, disponible seulement à Paris, épaisseur "engonçante" si utilisée avec gros pull



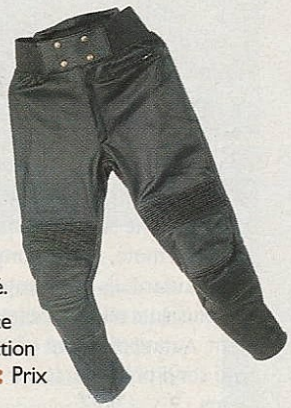
LES PANTALONS

Les pantalons en cuir ne sont pas des produits "spécial hiver". N'empêche... on a toujours moins froid dans une bonne « peau » que dans un bon jean. Pluie, verglas etc...à la mauvaise saison les patinoires pullulent et Sainte Gamelle est toujours beaucoup plus tendre avec les hommes... en cuir.

Held 518 : 1752 F TTC

Épais et costaud comme les bœufs dont il a récupéré le cuir (épaisseur 1,2), le Held 518 est en plus confortable. Il est d'autant plus regrettable qu'il soit affublé d'une doublure synthétique et que ses coutures soient un peu fragiles. Des défauts bien compensés par la qualité de renforts bien pensés.

Pour : Résistance, protection, confort
Contre : Doublure synthétique, coutures fragiles



Furygan Cool : 2410 F TTC

Agréable (doublure coton) à porter, fabriqué en France dans une peau belle et résistante, de bons renforts sécurisants, ce pantalon possède toutes les qualités correspondant à son prix.... élevé.

Pour : Confort, qualité, résistance doublure coton, protection
Contre : Prix

Jean AB Cuir : 1790 F TTC

Plébiscité par nos essayeurs pour son confort, le « jean » AB est aussi fait pour être élégant. Les habituels renforts type boudin font place à des doublures en cuir, situées entre l'intérieur coton et l'extérieur cuir. Sur le devant des jambes elles descendent de la mi cuisse à la mi-mollet. Un renfort similaire est situé sur le fond. La résistance à l'abrasion est des plus correcte (moto mag n° 118) et la doublure, type compétition, est ignifugée.

Pour : Confort, élégance, doublure ignifugée, fabrication sur mesure
Contre : Pas facile à acquérir quand on est provincial, étanchéité variable en fonction du cuir choisi

Salopette Fournier Jerez : 2350 F TTC (modèle de base)

Sans doute l'une des plus « hiver » de toute la bande, la Jerez est 100% étanche. De plus, par son efficacité contre les courants d'air, le concept salopette s'avère très confortable, notamment pour les reins. Élément de confort comme de sécurité la doublure est en coton. Produit artisanal, ce cuir peut être adapté à une demande précise et recevoir en plus une inter-doublure alu. Fabriqués en France, les cuirs Fourniers ne sont hélas disponibles qu'auprès de leur concepteur.

Pour : Étanchéité, confort, doublure coton, commande spéciale possible
Contre : Sur commande seulement

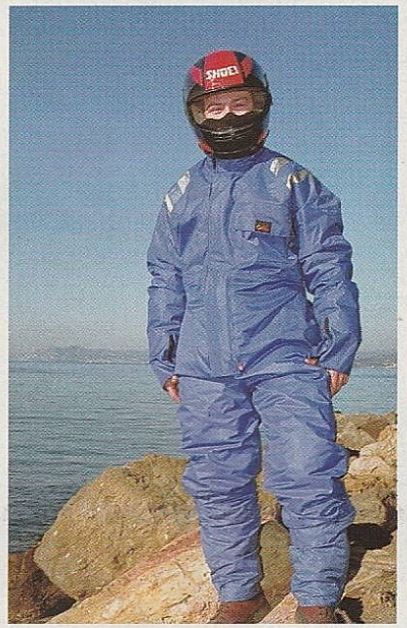
LES ENSEMBLES "POLAIRES"

L'idéal pour affronter les conditions climatiques les plus sévères et ressembler à tout sauf à un être humain civilisé. Souvent inspirés du design seventies des séries SF (Cosmos 99 et tuti quanti), ces tenues ne susciteront pas la convoitise. Mais, elles permettent d'arriver impeccable à une soirée : ni congelé, ni détrempé. Quant au choix entre ensemble (veste + pantalon) ou combinaison : les tenants de la combine argumentent sur l'étanchéité, ceux de l'ensemble sur l'agrément (utilisable séparément, enfilage aisé, pipi facile). Une tenue grand froid se choisit ample puisqu'elle constitue la dernière couche de l'équipement. Enfin, préférer celles dotées de protection. On n'est jamais trop prudent.

Dafy Winter : 810 F TTC

Polyvalente, la Winter se transforme en un tour de main en combi de pluie dès la doublure ôtée. Un inconvénient, dans cette configuration son étanchéité est perfectible au niveau de la fermeture.

Pour : doublure amovible, impeccable jusqu'à -10°
Contre : couleur salissante, absence de bande réfléchissantes et de protections



Delta Clothing Montana : 650 F TTC

D'un excellent rapport qualité/prix, la Montana risque d'être remisée aux oubliettes par ses concepteurs. L'absence de motards sur les routes hivernales en serait la cause.

Pour : rapport qualité/prix, chaleur
Contre : double rabat difficile à positionner

Tuareg Hein Gericke : Moins de 900 F TTC

La Tuareg accueillie chaleureusement par nos essayeurs n'est plus fabriquée. Il reste toutefois quelques exemplaires en promo. La chasse est ouverte....

SOUS VÊTEMENTS

Utilisés par Jean-Loup Etienne lors de ses randonnées en Antarctique, les sous vêtements Damart "Thermolactyl" peuvent également remplir leur office sur des trajets moins extrêmes. Pour environ 400 F, on obtient un caleçon et un t-shirt manches longues.

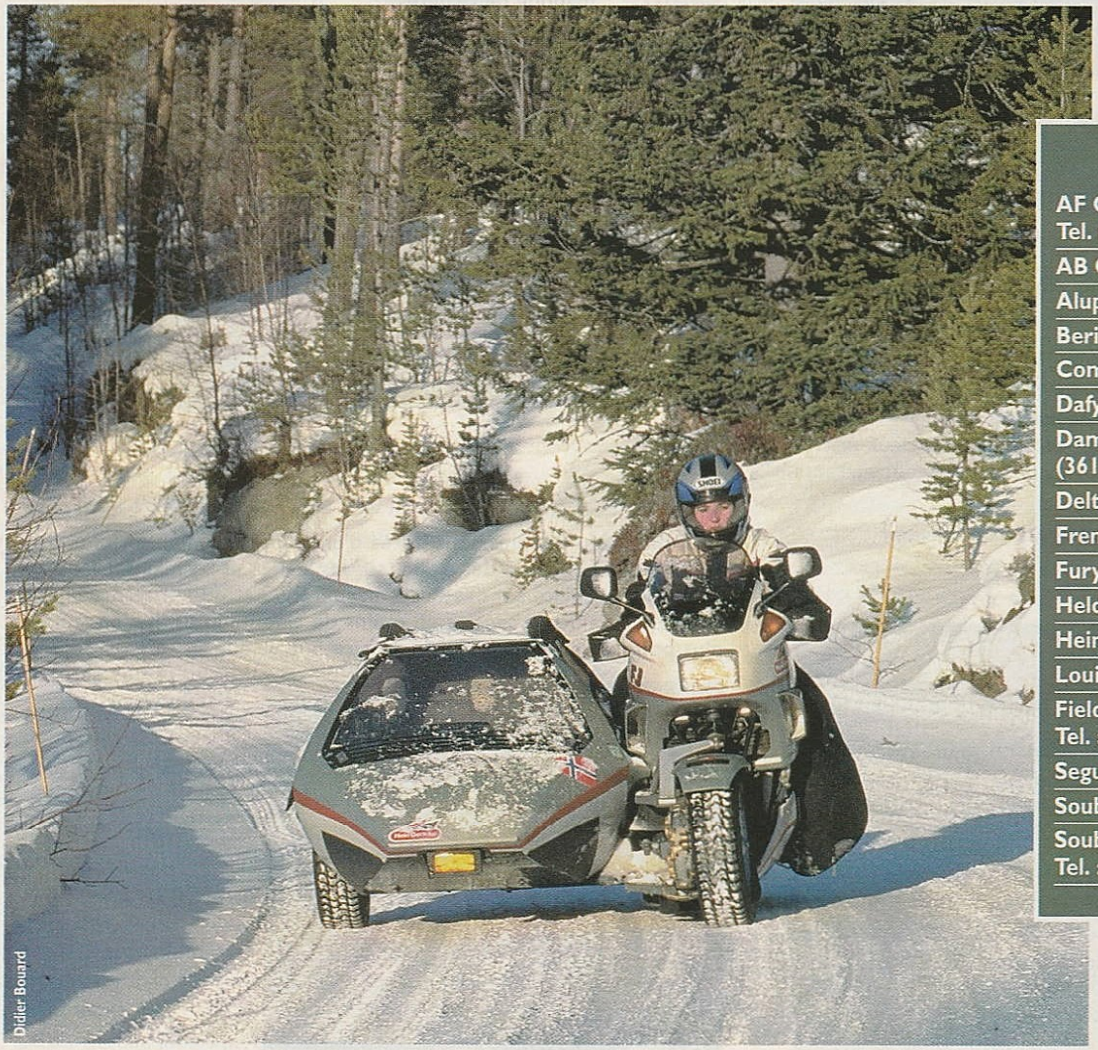
LES CHAUFFERETTES

Bien qu'apparues récemment sur le marché de la moto, les chaufferettes accusent déjà un siècle d'existence. Comme le souligne Jean de Kearney de la Société française de médecine du trafic, il en est déjà question dans une revue médicale de 1880. Utilisées au siècle dernier par les bourgeois, lors de leurs déplacements en fiacre, les chaufferettes ne se contentaient pas de les réchauffer, elles les achevaient par intoxication oxycarbonée. Depuis, on a revu la formule. Les chaufferettes actuelles ne transforment plus leurs utilisateurs en moribonds. Les motards peuvent donc les employer sans souci. Leur principe est enfantin : ouvrir l'emballage. Au contact de l'air, une chaleur douillette se dégage du petit bout de tissu. Leur prix est modique : de 10 à 20 F. Seule restriction, ces produits ne doivent jamais être utilisés à même la peau. La sanction est immédiate : brûlure (par -10° ça peut faire sourire). Certains gants ingénieux prévoient une petite poche destinée à accueillir les dites chaufferettes. Sinon, il suffit de la placer dans un mouchoir et de glisser le tout dans le gant, la botte, la poche du blouson....

LES DÉCONSEILLÉS

Les crèmes révulsives : Pour se chauffer les muscles, les sportifs utilisent avant toute épreuve des crèmes dites "révulsives". A priori, s'en enduire les mains avant de saisir le guidon n'est pas une idée saugrenue. Il n'en est rien. Yannick en a gardé un souvenir douloureux. Avantage : on a moins froid. Inconvénient : les mains crament. La cause en est simple : ces crèmes sont incompatibles avec le port de vêtement. Une fois l'épiderme enduit, il doit respirer librement.

L'urine : Plébiscitée par Paul Emile Victor lors de ses voyages dans le Grand Nord, l'urine aurait la propriété de dégager un acide qui, au contact de la peau, produirait de la chaleur. Ainsi P.E. Victor pissait dans ses chaussettes, les laissait sécher puis les enfilait. Nous n'avons pas été en mesure de tester cette méthode, mais le climat tempéré qui baigne la France devrait permettre d'éviter de telles extrémités. A n'utiliser qu'en dernier recours, et encore à condition d'avoir une paire de chaussettes de rechange.... en attendant que la première sèche.


Didier Bouard

Contacts fabricants :

AF Cuirs (Fournier) Kaiman
Tel. : 05 63 34 52 94

AB Cuirs Tel. : 01 45 41 07 55

Alupec Tel. : 02 43 81 16 58

Bering (Plastex) Tel. : 01 46 23 91 91

Comasec Tel. : 01 49 33 85 00

Dafy Tel. : 04 73 27 64 79

Damart Tel. : 0 803 055 055
(3614 Damart, 1,49 F/min)

Delta Clothing Tel. : 03 88 62 49 71

French Co Tel. : 01 60 86 16 57

Furygan Tel. : 04 66 38 85 85

Held Tel. : 03 88 33 33 77

Hein Gericke Tel. : 01 60 01 37 44

Louis Tel. : 03 89 68 20 66

Fieldsheer (Moving)
Tel. : 03 86 91 07 40

Segura Tel. : 04 66 64 31 45

Soubirac (bottes) Tel. : 05 63 03 03 35

Soubirac/MIC (veste)
Tel. : 05 55 03 82 03

Manchons, poignées chauffantes, tabliers, pare-brise.

« Chaude, chaude la moto ! »

Après s'être intéressé au motard voici venu le temps de trouver quelques accessoires supplémentaires, qui sans transformer la moto en carrosse chauffé, vont pourtant la rendre plus confortable à rouler par grand froid.

LES MANCHONS OU LA MAIN DANS LE SAC

C'est triste mais c'est ainsi. Les gants à eux seuls ne permettent pas de garder les mains chaudes sur des centaines de kilomètres. En outre, au fil des bornes, les leviers (voir encadré) gèlent et contribuent à glacer les doigts. Les manchons s'ils ne sont pas très esthétiques agissent comme une sorte de carrosserie et coupent le froid. Alors pour qui ne supporte plus d'être plus « d'une heure seulement beau et con à la fois » comme aurait dit Brel. Vive les manchons. Attention, toutefois au lieu de stationnement de la moto car ils se volent très facilement.

Bagster : 270 F (scooters) à 480 F

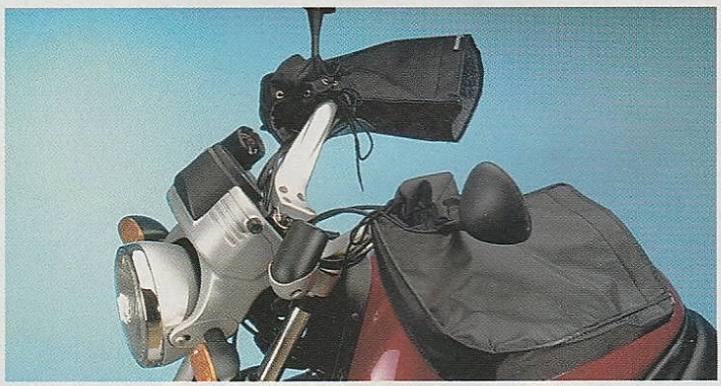
Les manchons Bagster sont simples et légers et pourvus d'une doublure noire moins salissante. Plus serrés que la majorité des concurrents, ils sont en revanche assez profonds. Une armature métallique rigide les maintient loin des leviers même à plus de 100 km/h. Deux variantes existent dont une pour les motos équipées d'embrayages hydrauliques. Le système de laçage est un peu fastidieux mais se détend moins que les sangles de certains concurrents.

Pour : étanchéité, rigidité
Contre : taille réduite, montage un peu fastidieux

Hein Gericke (ref 22001708) : **239 F**

Réalisés en nylon hydrofuge, les manchons Gericke, sont doublés et assez confortables. Ils baillent peu, mais manquent de rigidité passé 60 km/h. Ils se fixent facilement, à l'aide de sangles

Pour : facilité de montage, prix, étanchéité
Contre : manque de rigidité



Oxford Suppamuffs : 225 F

Ces manchons souples sont dotés d'un renfort frontal. Celui ci évite aux « sacs à poignée » de se plier sur les leviers et les mains. L'isolation et l'imperméabilité sont assurées par du PVC et du « Thermacel ». Ils se fixent à l'aide de sangles en moins de cinq minutes. Il n'en faut pas plus pour les enlever, histoire de faire pur et dur au café du coin, ou pour régler sa garde d'embrayage.

Pour : facilité de montage, étanchéité
Contre : manque de rigidité

Leviers glacés

Les manchons suppriment en principe le problème, mais si l'on en est pas encore équipé, attraper des leviers givrés par le vent et la vitesse est très désagréable. Des gaines en plastique, skaï ou cuir refroidissent moins que l'aluminium. Elles atténuent de plus l'alliance néfaste des vibrations et du froid. Les accessoiristes en proposent pour tous les goûts et toutes les bourses.

LES POIGNÉES CHAUFFANTES

La résistance réchauffe les mains, tel pourrait être le surnom de cet accessoire. Les poignées chauffantes ne sont rien d'autre que la réplique miniaturisée et adaptée à la moto des convecteurs d'appartement. En clair, il s'agit d'un dispositif de résistances électriques chauffantes noyées dans le caoutchouc de la poignée. Ces radiateurs à main, additionnés à une paire de manchons, sont une solution quasiment idéale pour avoir chaud aux mains. Un petit conseil pour le montage, mieux vaut les brancher après le contact plutôt que directement sur la batterie, ça évite que celle-ci se décharge si on oublie d'éteindre les poignées.

Hein Gericke Daytona : 399 F

Les poignées Daytona (Ah, la chaleur de la Floride!) se montent à la place des poignées d'origine. Leur commutateur de fonctionnement comptent deux positions : « start » utilisée durant 2 à 3 minutes pour la montée en température et « on » position de chauffe définitive. Elles consomment 1,7 ampères au démarrage puis 1,5 A. Côté efficacité, elles ne grillent pas les doigts comme des saucisses et donnent la possibilité de circuler en ville avec des gants d'été. Sur la route, au guidon d'une basique, l'usage de gants d'hiver moyens reste recommandé.

Pour : fiabilité, chaleur bien diffusée, montage aisé, évite de se ruiner en gants d'hivers chers et peu efficaces.
Contre : pas de voyant d'indication de fonctionnement

Louis (réf : 10032005) : 219 F

Les poignées chauffantes Louis fonctionnent selon le même principe que les précédentes et possèdent des caractéristiques techniques très voisines. Seule la conso en position « start » diffère (selon l'importateur) : 3,5 A. Nul étonnement à ce que les performances soient elles aussi très similaires.

Pour : prix et mêmes qualités que les Hein Gericke
Contre : pas de voyant d'indication de fonctionnement.

Honda, BMW et Triumph s'intéressent aussi aux poignées

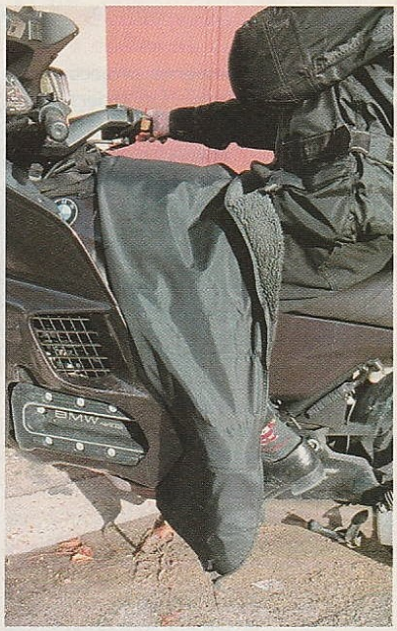
Depuis longtemps, BMW propose en option dès la commande ou en accessoires des poignées chauffantes de qualité. Leur efficacité, leur confort d'utilisation et leur facilité de montage ont un revers : le prix qui s'échelonne de 900 à 1220 F. Le japonais Honda en propose également des précâblés pour pratiquement tous les modèles de la gamme actuelle. Plus chères que les adaptables, de 1250 à 2400 F, les Honda comportent un réglage par rhéostat (mutiposition) et un système électronique de coupure lorsque la batterie faiblit. Chez Triumph, les Trophy 900 et 1200 peuvent aussi recevoir des « chauffantes ». Facturées 700 F, elles nécessitent environ une heure de montage. Chez les autres constructeurs, continuez à vous geler les pattes ou montez les adaptables (voir ci-dessus).

LES TABLIERS

Boycotté par la majorité des motards pour son esthétique rebutante, le tablier fait pourtant le bonheur de bien des coursiers rodés aux pires conditions climatiques. Il ne se contente pas de protéger du froid, il évite également d'être maculé par les projections boueuses des voitures (facture de teinturerie en chute libre). Son choix doit faire l'objet de toutes les attentions. Pour ne pas transformer votre moto en aile delta (flagellation des mollets garantie), il vaut mieux privilégier une matière rigide. Si vous ne faites que des trajets urbains ou si votre machine est carénée, une matière plus souple (Nylon) peut suffire, ça coûte moins cher mais c'est moins étanche. La longueur du tablier a également son importance : trop long, il fond sur les pots. Enfin, il faut le choisir bien adapté à la moto pour que chaque plein n'occasionne pas le « dé-sanglage ».

Pour : jambes bien au chaud
Contre : montage parfois délicat

Bagster, Well, Jouvin, Sifact : de 600 F à 800 F



Saute-vent, bulles, pare-brise, carénages...autant en importe le vent

Être un motard dans le vent, c'est bon pour l'été. Mais de l'automne au printemps, plus il fait froid, plus la pression du zeph' devient insupportable. Améliorer son Cx ou coefficient de pénétration dans l'air, pour parler savamment, devient un impératif. Plus le corps du motard fait écran, plus il perd de sa chaleur. A moins de s'appeler Crésus et de se payer une grosse GT pour passer l'hiver, reste à compléter l'équipement de sa moto avec un pare-brise, une bulle haute, un saute-vent, une tête de fourche ou même un carénage. Tout dépend du look de la moto, et du budget disponible. Un simple saute-vent (pas plus de 400 F) déviera déjà la pression de l'air. Un pare-brise, selon sa taille, assurera encore mieux la fonction de brise froid. Les prix s'échelonnent de 600 F à plus de 2000 F pour un modèle genre « tourer » comme ceux des Harley et Guzzi. Un cran au-dessus encore, en termes de prix, les têtes de fourche (aux environs de 2500/3000 F) et les carénages adaptables (à partir de 5000 F jusqu'à plus de 10 000 F) assurent le nec plus ultra en matière de protection et transforment presque une basique en GT. Quant à ceux qui sont déjà équipés d'une « carène », si la bulle d'origine est trop basse il leur faut opter pour un modèle plus haut (de 600 à 800 F). RDV chez votre accessoiriste ou motociste préféré pour adapter la meilleure solution à votre fidèle et à votre bourse. En vérifiant que le modèle choisi ne perturbe pas la tenue de cap.

Contacts fabricants :

Oxford (Angleterre) :
Tel. : 00 44 186 58 41 400
(Internet : www.oxprod.com/)

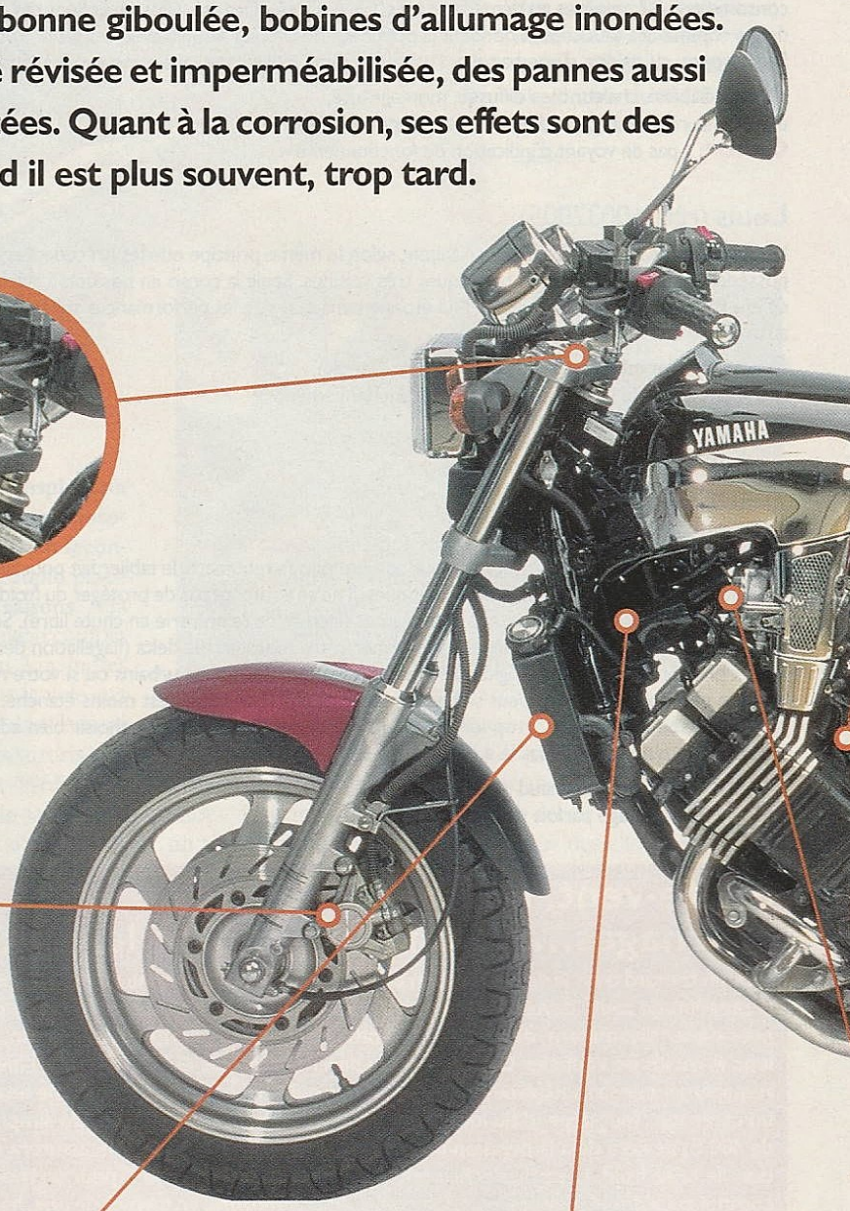
Bagster/Sifact :
Tel. : 02 33 37 36 79

Louis : Tel. : 03 89 68 20 66

Petits mais bons conseils pour se protéger de l'hiver

Bichonnez-la

Dur, dur, le soir après le turbin de reprendre une moto qui ne veut pas démarrer. Quelle transpiration, quand le pilote chaudement vêtu, doit pousser sa monture, au lieu du bouton du démarreur. L'événement est plus grave lorsque la machine s'arrête en « pleine brousse » au milieu d'une bonne giboulée, bobines d'allumage inondées. Avec une huile adaptée, l'électricité révisée et imperméabilisée, des pannes aussi stupides peuvent être aisément évitées. Quant à la corrosion, ses effets sont des plus pervers. Ils se constatent quand il est plus souvent, trop tard.

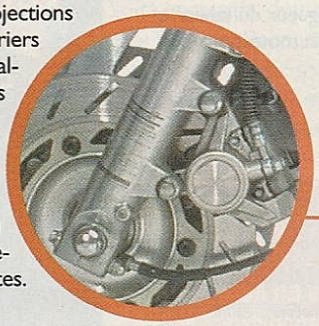


Direction les roulements

Serrage abusif, usure, mauvaise lubrification, des roulements de direction, déjà durs en été, le sont plus encore en hiver. Un nettoyage, un graissage ou un changement s'imposent

De bons étriers pour un meilleur pied

Intempéries, projections diverses… Les étriers de freins sont maltraités par les routes hivernales et risquent de gripper. Précaution nettoyer les pistons lors du prochain changement de plaquettes.

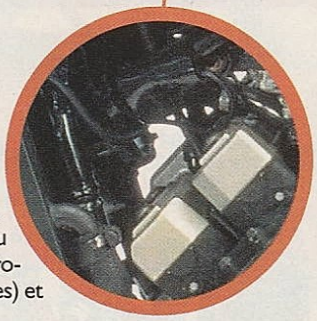


Radiateur pas congélateur

La plupart des liquides de refroidissement sont prévus pour les froids maximaux. Si tel n'est pas le cas de celui contenu dans votre radiateur ou si vous ignorez son âge ou ses capacités vidanger le circuit et remplacer le par un liquide adapté (résistant à - 40 °, c'est bien). Pour info, si le liquide gèle il bloque la « pompe à eau » et peu provoquer la mort du joint de culasse (réparations très chères).

Du fil, des cosses

Les cosses (prises) et autres branchements apprécient peu l'humidité ambiante. Le cuivre ou le laiton se corrodent, la couche d'oxydation résiste au passage du courant. L'eau, excellent conducteur, provoque des troubles de l'allumage (bobines) et autres boîtiers électroniques.



Conseil : nettoyer et resserrer toutes les prises et les cosses, batterie comprise. Bombarder le tout à l'aide d'un anti humidité (bobines d'allumage, commodos) et graisser les cosses. Les fils dénudés sont à isoler d'urgence.

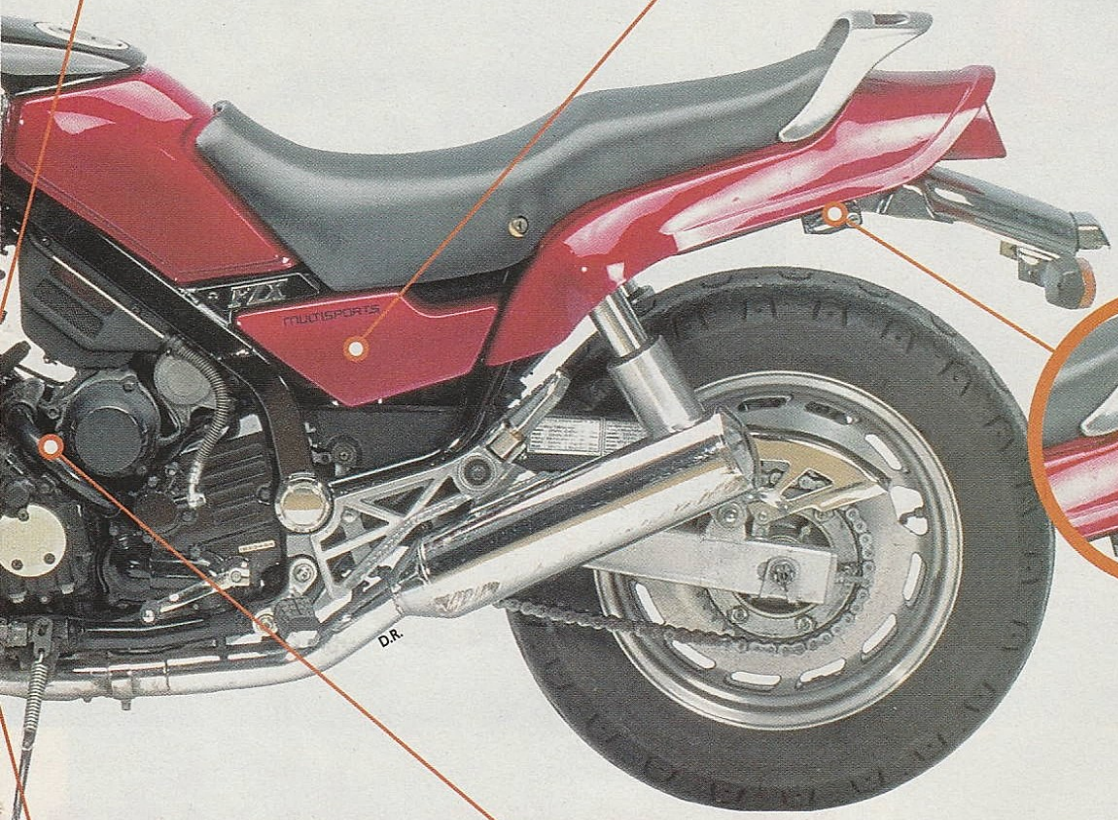
et narguez les frimas

Mettre de l'huile mais la bonne

Pour qui utilise déjà une huile fluide (5 W 40 ou 50), aucun souci de ce côté. Une huile épaisse ou visqueuse, se fige sous l'action d'un froid prolongé (moto couchant dehors). Elle constitue alors un frein conséquent à l'ensemble des pièces en mouvement. Le démarreur peine plus pour lancer la mécanique. S'il est fatigué, il risque même l'infarctus. Conseil : vidanger l'huile pour la remplacer par un équivalent hiver, plus fluide. Si la moto est conçue pour tourner avec de l'huile 20 W 40, de la 10 W 40 la remplacera sans dommages. La 5 W 50 est un bon compromis toute l'année.

Batterie et que ça charge

La batterie fournit, surtout à froid, l'énorme énergie nécessaire au démarreur, et le premier jus de l'allumage. Il est donc indispensable d'avoir, toujours, une batterie en bon état et bien chargée (surtout sur les gros twins et les monos). Conseil : en cas d'oxydation entre les éléments (visible en transparence), changer pour du neuf.



Corrosion : passons-nous du sel

Qui dit froid intense, dit neige et glace sur les routes donc salières géantes de la DDE. L'eau sale et salée s'infiltre partout. Le liquide s'évapore mais la crasse salée reste. Une corrosion insidieuse et durable s'installe. Il faut donc penser à nettoyer sa moto. Après lavage, la partie cycle, peut être protégée par un film d'huile de vaseline* (économique, elle n'attaque ni les peintures, ni les vernis et est disponible en station-services, armureries, quincailleries, grandes surfaces). Appliquée au pinceau, la vaseline se dissout au contact de n'importe quel nettoyant ménager. Opération à renouveler plusieurs fois au cours de la saison. Au préalable, toute trace de rouille doit être traitée (voir dossier dans ce même numéro de Moto-Mag)

Pour que ça carbure

La principale précaution est un réglage parfait, synchronisation, niveau de cuve, richesse, starter, ralenti, filtre à air. Un moteur démarre et tourne d'autant plus mal (pollution plus forte), par grand froid, si ses carburateurs sont défectueux ou déréglés.

Alternateurs, démarreurs and co

L'alternateur fournit l'électricité pour l'allumage et l'éclairage via un régulateur, un redresseur et la batterie qu'il maintient chargée. En cas de faiblesse répétée de la batterie, il importe de vérifier que l'alternateur débite suffisamment avant de se ruiner dans une nouvelle batterie. Fortement sollicité l'hiver, le démarreur doit aussi être contrôlé (branchements, roue libre). Des bougies trop âgées (plus de 10 000 km) doivent être changées. Sinon, un nettoyage des électrodes et le réglage correct de leur écartement suffisent.

TESTS : DÉCAPANTS
ET DÉROUILLANTS

13 produits
gagner au g

<TOUPRET, DECAPEX, DÉCAPANT AÉROSOL RP, RESTOM DVA 4030, V33, RESTOM PAC 2030, RSD DÉROUPHOS 9

Stephen Caillet

pour rattage

Elle sommeillait au fond de la grange du vieil oncle depuis des lustres. Pire, vous l'aviez abandonnée au fond du garage, à lutter seule contre les affres du temps. Résultat, sa peinture de jeune première s'est ternie et la rouille commence à lui ronger les os. Avec un peu d'huile de coude, quelques bons produits, il est heureusement possible de rénover la plupart des pièces en acier d'une moto. Voici un comparatif de 13 produits, disponibles en magasins de bricolage ou chez les spécialistes de la restauration moto... Pour lui redonner éclat et pimpant, sans oublier les bons conseils pour les utiliser.

DOSSIER RÉALISÉ PAR FRANCIS DRÉER
ET PASCAL GIRARDIN
Photos Stephen Caillet

JULIEN, ABEL AUTO CONVERTISSEUR, FEROSE, FRAMÉTO, RUSTOL OWATROL, RSD CLEAN ALU ▶▶

LES DÉCAPANTS

Pourquoi

Au fil du temps, les peintures se ternissent et s'écaillent. Avant d'envisager une nouvelle teinte, il est absolument nécessaire de bien préparer la surface des pièces concernées. C'est souvent le boulot le plus ingrat et le plus fastidieux. Pourtant il n'y a pas de mystère : sans un nettoyage très complet, le rendu de la peinture ne sera pas satisfaisant. Première étape, décaper l'ancienne afin de mettre à nu le métal. Les produits les plus courants ont été testés. Constat : l'efficacité est loin d'être au rendez-vous en ce qui concerne les décapants dit « de bricolage ». Les peintures ou vernis d'origine des motos n'ont pas la même chimie que les laques domestiques qui recouvrent par exemple le portail du garage. A moins de se lancer dans un décapage à l'huile de coude (voir ci-contre) mieux vaut donc choisir le Restom, malgré son prix.

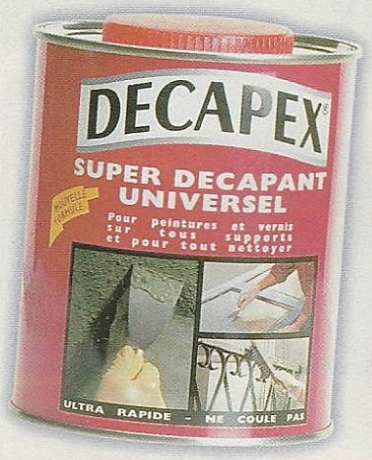
Comment

Selon la qualité de la peinture d'origine et la force du décapant, l'action du produit nécessite entre une quinzaine de minutes et deux bonnes heures. Petit à petit, la peinture s'écaille, se boursoufle. Il ne reste plus qu'à éliminer le plus gros avec une spatule ou une brosse métallique. Puis à passer les pièces sous l'eau tout en brossant énergiquement. Enfin, un coup de perceuse munie d'une brosse rotative en cuivre (vendue dans les magasins de bricolage, 20 F environ) élimine les dernières traces de peinture et les points de rouille. Mieux vaut cependant ne pas trop forcer, sous peine d'attaquer l'acier. Un dernier passage à l'aide d'une brosse en bronze (qui ne raye pas) et le tour est joué.

Super décapant V33 (53 F prix conseillé)

Bien connu des bricoleurs de tous poils, le V 33 est largement distribué dans les supermarchés et les magasins de bricolage. Malgré l'appellation Super décapant, le V33 entame à peine une peinture Epoxy. Certes, il élimine facilement une laque superficielle appliquée précédemment au pinceau ou à la bombe, mais son efficacité est limitée. En revanche, il dissout efficacement les plastiques!

POUR : prix, efficace sur les peintures laquées
CONTRE : inefficace sur les peintures Epoxy, nécessite de passer un grand nombre de couches avant résultat.



Décapex (46 F prix conseillé)

« Décapant universel pour tous supports ». C'est écrit dessus mais franchement, les résultats sont moyennement probants. Une peinture est à peine attaquée après plusieurs passages et là aussi, seule une vieille peinture appliquée à la va-vite finit par être retirée. Disponible dans les magasins de bricolage.

POUR : décape les peintures "légères"
CONTRE : peu de résultats sur l'Epoxy

Qui s'y frotte, s'irrite!

"Extrêmement inflammable, irritant, contient des solvants, corrosifs...." **Tous ces produits décapants, dérouillants (y compris le Toupret écologique) sont extrêmement dangereux pour la santé. Un minimum de précautions s'imposent. Travailler dans un endroit aéré loin de toutes sources de chaleur et dans tous les cas protéger ses minimes. Les gants genre Mappa sont obligatoires (éviter les gants type chirurgiens pas assez résistants et préférez ceux qui résistent aux produits corrosifs, c'est marqué sur l'emballage). Autre solution investir : dans une paire de gants dits de « pompistes » à 35 F. Ne pas oublier non plus les lunettes de protection. Attention enfin aux vêtements : les fibres sont vite rongées, portez une blouse.**

Décapant aérosol Herpé

(70 F prix conseillé)

Vendu en aérosol, ce décapant évite d'utiliser un pinceau. C'est là son seul avantage puisqu'il est complètement inoffensif pour les peintures. Inefficace, c'est aussi le plus cher! Disponible dans les magasins de bricolage.

POUR : aérosol parfois plus pratique
CONTRE : inefficace, prix

Décapant Toupret

(70 F le litre prix conseillé)

Il a beau être écologique, il pue abominablement l'ammoniac le Toupret! Peu actif sur l'Epoxy, ce décapant se rattrape sur les laquées mais il est beaucoup trop liquide et accroche beaucoup moins bien qu'un gel. En revanche, il pénètre bien en profondeur et ne nécessite pas d'être "tartiné" plusieurs fois. Disponible dans les magasins de bricolage.

POUR : décape en profondeur
CONTRE : trop liquide, efficacité nulle sur Epoxy

Décapant Restom DVA 4030

(110 F le litre prix conseillé)

Bien connu des restaurateurs de véhicules anciens, Restom commercialise un décapant peinture et vernis réellement efficace. Les résultats sont visibles en une poignée de secondes et même l'Epoxy déclare forfait. Plusieurs couches sont toutefois nécessaires à l'obtention d'un décapage parfait.

POUR : bonne efficacité générale
CONTRE : vente seulement par correspondance

Récapitulatif de nos tests

DÉCAPANTS

nom	prix au litre	efficacité	rapport Q/P
Toupret	70	★★★	★★★
Decapex	92	☆☆	☆☆
Décapant aérosol RP	175	☆	☆
Restom DVA 4030	110	★★★★	★★★
V33	106	★★★	☆☆

DÉROUILLANT

nom	prix au litre	efficacité	rapport Q/P
Restom PAC 2030	110	★★★★★	★★★★
RSD Dérouphos 96	120	★★★★★	★★★★★
Julien	106	★★★★	★★★★
Abel Auto convertisseur	170	★★★★	★★★★
Ferose	388	★★★★	☆☆
Framéto	350	★★★★	☆
Rustol Owatrol	180	★★★	★★★★
RSD Clean Alu	140	★★★★	★★★★

★★★★★ excellent ★★★★ bon ★★★ moyen ☆☆ insuffisant ☆ très insuffisant

L'autre méthode

Huile de coude (pas chère!) et papier de verre
Employé par les carrossiers auto depuis toujours, il est le plus écolo et le plus accessible de tous les produits! Autre nom connu : l'énergie musculaire humaine. Munie de ses deux indispensables additifs, la patience et le papier à poncer (17,50 F les 3 feuilles), l'huile de coude est peu coûteuse et se régénère après

un bon repas et une bonne nuit de sommeil. Recette : se procurer du papier de verre ou de la toile émeri de différents grades (taille des grains de 120 à 600) et frotter à la main les endroits rouillés ou recouverts de vieille peinture. Le papier à grains moyens élimine le plus important de la matière indésirable. Les grades les plus fins, assurent une finition impeccable si.... l'opérateur est consciencieux. Ce système, fastidieux mais économique, peut être complété par un brossage (brosse métallique) notamment des recoins inaccessibles.

LES ACCESSOIRES INDISPENSABLES :

Gants genre Mappa : 20 à 30 F
Roues cuivre rotatives : 25 F
Roue abrasive décapante
Triplex : 50 à 55 F

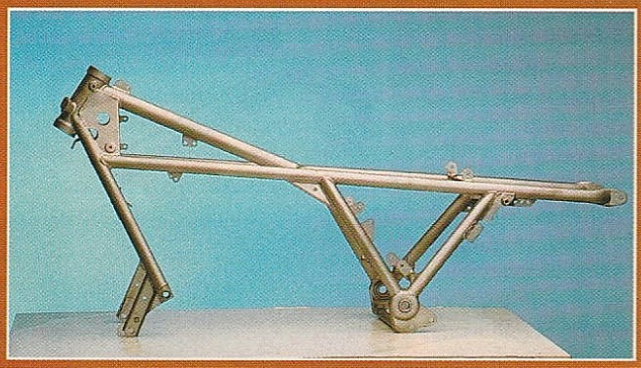
Contacts fabricants:

Roland Singer Distribution (Dérouphos et Clean Alu) : 01 46 42 25 86
Restom : 03 85 74 00 68
Julien : 04 91 03 02 37
Ricoux (sableuse) : 02 35 09 99 99
Abel Auto : 02 35 73 20 13
V 33 : 01 69 36 04 80
Loctite/Frameto : 03 44 21 66 00
Oser/Ferose : 01 39 11 08 03
Tout prêt : 01 69 47 20 20
Rustol/Durieu : 01 60 86 48 70
Décapex : 01 47 45 33 34

LES DÉROUILLANTS

Pourquoi

Débarrassée de sa vielle robe de peinture, la moto n'en est pas moins guettée par un autre fléau : la rouille. C'est simple et chimique, le métal mis à nu s'oxyde au contact de l'air. Après avoir décapé sa belle, deux hypothèses se présentent. Une joyeuse : le métal est nickel chrome (sans jeu de mots) et il n'y a plus qu'à le repeindre. Une plus préoccupante : la rouille a déjà fait son apparition, il est alors indispensable de stopper sa progression voire de l'éliminer. Après le décapage, le dérouillage.



Comment

Soyons clairs, même si les produits sont regroupés sous l'appellation de dérouillant, inutile de se leurrer, ils ne font pas tout le boulot. Ils sont avant tout des transformateurs de rouille qui transforment la corrosion restante en une couche solide et protectrice. Avant de les appliquer, il faut dépenser encore un peu d'huile de coude. Comme la rouille à la mauvaise habitude de se développer en fine couche, la première tâche consiste à faire sauter toutes celles qui sont friables. Une brosse à main ou rotative, du papier de verre ou de la toile émeri y suffisent. Après avoir, dépoussiéré et essuyé les pièces, il suffit d'appliquer au pinceau les dérouillants. Une fois durcis, il reste avant d'appliquer une nouvelle peinture, à les poncer finement puis à les recouvrir d'un mastic en bombe ou d'un primaire d'adhérence. Cette dernière opération n'est toutefois pas indispensable avec deux produits : l'Abel et le Framéto. Enfin, pour l'alu qui ne rouille pas mais s'oxyde nous avons retenu un désoxydant : le Clean alu.

RSD Dérouphos 96

(70 F le demi litre prix conseillé, sans port)

Ce liquide conditionné en bidon est à diluer à 50 % d'eau. Les pièces sont aspergées une quinzaine de minutes ou laissées en bain de 1 à 10 heures selon la dilution (cette dernière méthode est la plus efficace). Attention : cet acide dégage de fortes vapeurs. On agite un peu et on finit par enlever les pièces qu'on laisse sécher sans rincer. La rouille disparaît entièrement et la pièce est prête à peindre, protégée par un actif phosphatant. Très pratique pour des petites pièces (entretoises, vis, écrous etc....)

POUR : remet les pièces à neuf
CONTRE : manipulation pas toujours aisée, vente sur commande

Restom PAC 2030

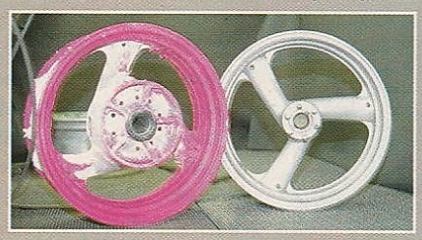
(65 F le demi-litre prix conseillé)

Même conditionnement, mêmes effets pour ce produit très efficace, mais les pièces laissées en bain nécessitent un rinçage soigné à l'eau (l'emploi de trichlo pour le dégraissage ne ferait qu'ôter le phosphatant). Un petit coup de chiffon non pelucheux permet d'ôter proprement les coulures séchées du dérouillant.
Ainsi, les couches de peinture sont uniformes et "accrochent" mieux.
A noter que le produit peut être réutilisé plusieurs fois même si son action s'atténue petit à petit.

POUR : efficacité générale
CONTRE : vente par correspondance uniquement

Grenaillage, sablage et microbillage

Le sablage, consiste à mettre à nu une pièce en projetant un abrasif sous pression. Il remplace les opérations de décapage ou de dérouillage. Vu le coût d'une sableuse (voir ci-contre) il est généralement réalisé par des pros (compter 700 à 900 f). Sous le nom de sablage se cache diverses opérations : du grenaillage (projection de microbilles de fer) réservé aux châssis lourds, à l'aspersion, à l'aide de sable ou de microbilles de plastique pour les tôles d'un réservoir ou les pièces en alu de motos anciennes. Lors du sablage, attention à la pression (entre 3 et 6 kg) sinon, la pièce sera irrémédiablement déformée. Sur les ailettes d'un cylindre ou une pièce aussi résistante on peut y aller



franco. Le microbillage moins agressif, réside dans la projection de minuscules billes de verre ou de silice (2 à 3 kg de pression). Cette technique, surtout utilisée pour l'alu, redonne de l'éclat aux culasses et prépare un carter avant polissage ou peinture. Après le micorbillage, il reste à nettoyer les pièces à l'air comprimé pour enlever les billes. Ces dernières batifolant dans un moteur rayeraient tout. Si vous n'avez pas de sableur moto au coin de la rue, contactez les ateliers de métallurgie. Ils acceptent généralement de sabler un cadre pour une cen-

Framéto Spécial ponçable (31,50 F pour 90 ml prix conseillé)

Framéto s'applique au pinceau directement sur la rouille. Au bout de quinze minutes, un dépôt blanchâtre se forme. C'est assez efficace si l'utilisateur prend au préalable le soin de bien dégraisser et brosser la pièce. Après quatre heures, il est possible de poncer et peindre la pièce. Mais c'est un peu cher! vendu en grandes surfaces et magasins de bricolage.

POUR : facilité d'emploi, pratique sur des points de rouille précis **CONTRE :** prix abusif

Transformateur de rouille Julien (45 F les 200 ml prix conseillé)

Cet antirouille se pulvérise et laisse une couche vernie sur l'objet traité. Il est possible dès lors de peindre directement la pièce. Très efficace le film formé empêche la rouille de s'étendre. Seul problème, la couche de vernis est assez épaisse. Il faut donc éviter de l'utiliser sur des pas de vis ou des filetages.

POUR : isole complètement de la rouille
CONTRE : forme une couche vernis assez épaisse

Abel Auto convertisseur de rouille (85 F le demi-litre prix conseillé)

Facile à utiliser et efficace, il se rince à l'eau et s'applique au pinceau. Un premier passage transforme en 5 à 10 minutes la rouille en une couche protectrice noire. Les suivants forment une couche tendue et dure. Elle constitue un bon « primaire d'adhérence » et peut être peinte au bout de 3 heures. Grandes surfaces ou magasins auto, ce produit, méconnu, cessera d'être vendu courant 1998. Il se conserve longtemps, alors autant profiter d'éventuelles soldes de déstockage.

POUR : isole totalement de la rouille et sert de support à la peinture. Bon rapport quantité/prix.
CONTRE : plus disponible en 1998

Ferose (97 F pour 250 ml prix conseillé)

Très proche du Framéto, mais un peu plus liquide, cet antirouille s'applique de la même manière et réclame les mêmes précautions d'emploi. Une couche noirâtre recouvre et fige la rouille au bout de deux heures. C'est l'un des antirouilles les plus pénétrants. Disponible en grandes surfaces et magasins de bricolage.

POUR : stoppe la rouille de façon efficace
CONTRE : très liquide, accroche mal sur la pièce

le Rustol Owatrol (55 F la bombe de 300 ml prix conseillé)

Surtout idéal pour…. les piquets de jardin. Cet aérosol s'applique par pulvérisation. Il est pratique sur une surface assez grande, moins pour des petites pièces planquées dans les recoins d'une moto. L'antirouille forme en séchant un film entre la rouille et l'air (plus d'oxydation possible). Il n'est hélas pas compatible avec tous les aérosols de retouche pour carrosserie. Disponible en grandes surfaces et magasins de bricolage.

POUR : mode d'emploi très simple
CONTRE : Incompatible avec les bombes de retouche auto.

RSD Clean Alu (70 F le demi-litre prix conseillé, sans port)

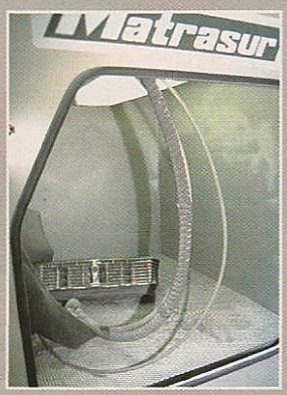
L'Alu ne rouille pas, il s'oxyde…. facilement s'il n'est pas verni. Cette « chimie » est à diluer avec précaution (soit 1 volume de produit pour 1 volume d'eau). Le bain agit en quelques minutes et toute la crasse s'évacue mais…. En produisant un dégagement gazeux pestilentiel. Il est préférable de s'assurer que la pièce à décaper est bien de l'alu et non pas du zamac ou de l'alpax. Ces alliages réagissent en noircissant!

POUR : nettoie l'aluminium du sol au plafond
CONTRE : réagit mal sur tout autre alliage

taine de francs. Ces entreprises n'ayant pas toujours de cabines assez vastes pour accueillir un cadre la solution est alors d'attendre le jour où elle sable une grosse quantité de pièces pour pouvoir y glisser la sienne. Le résultat réserve parfois des surprises, un sablage trop violent attaque les divers filetages. Astuce : laisser de vielles vis dans les filetages.

Sableuses en stock :

Les sableuses individuelles sont de deux types : à cabines fermées ou à l'air libre. Les premières sont bien sûr plus chères entre 3200 F et 12400 F, selon la taille de la cabine. Cet outil « lourd » pour un particulier s'adresse avant tout au Moto-club. Vendu entre 1830 F et 2500 F, un modèle air libre (exemple Sirocco de Ricoux) est plus abordable. Attention, son utilisation n'est pas enfantine. Tenue, gants et masque obligatoires, vous transforment en cosmonaute. Sous peine de retrouver du sable partout une cage demeure indispensable. Avant tout sablage les pièces sont à dégraisser au trichlo chaud (peu écolo). Enfin, protéger tous les orifices des moteurs est impératif.



PORTE VIGNETTE ASSURANCE OXFORD

Garder sa vignette au sec

Tous ceux qui ne boycottent plus la vignette verte d'assurance peuvent désormais trouver un accessoire à leur goût pour la porter à moto. Le Tax-Safe après plusieurs centaines de kilomètres, sous la pluie et dans le brouillard, maintenu bien au sec le petit papier vert reste intact. Côté esthétique, rien à redire, le Tax safe* (vilain nom) Oxford est bien fini et ne dépare pas, même sur les machines les plus luxueuses. Étanche, il évite aux légalistes soigneux d'abîmer leurs peintures, chromes ou autres bulles de carénages avec la très néfaste colle des « machins » délivrés par les assureurs. Placer la petite paperasse verte sous le plexi demande un minimum de soins. Mieux vaut ne pas égarer l'un des 6 minuscules écrous ou l'une des 6 vis fixant le cerclage, le transparent et le joint sur la platine chromée. Le « Kit » comprend une clé allen, deux rondelles en caoutchouc (pour limiter les vibrations) mais ni clé plate adaptée, ni vis ou écrou de rechange. Disponible dans les couleurs « techno » si chères au tunners, comme en version alu ou chrome, il s'adresse aussi aux amateurs de valeurs sûres, custom, classiques, anciennes etc... Malgré les affirmations de l'emballage, il n'est pas toujours facile à « attacher sur toutes les motos ». Si la patte de fixation d'un garde-boue en tôle peut être percée sans dommages ultérieurs (voire photo), mieux vaut éviter l'opération sur des polyesters ou plastiques injectés. Tous les boulons d'étrier de frein ne sont pas assez saillants ou n'ont pas le diamètre correspondant, mais là...à chacun sa moto et à chacun ses vis.

PASCAL GIRARDIN

S. Caillet

* Tax Safe : Protège taxe. La taxe anglaise est un impôt sur la circulation...imposé aux motards. Soit l'équivalent de la fameuse « vignette moto » contre laquelle les motards... français se sont mobilisés en créant...la FFMC.

Contact Oxford 00 44 18 65 84 14 00

Tax Safe prix conseillé : 132 F
Pour : Garanti un an
Esthétique et étanche
Contre : Un peu cher
Délicat à installer

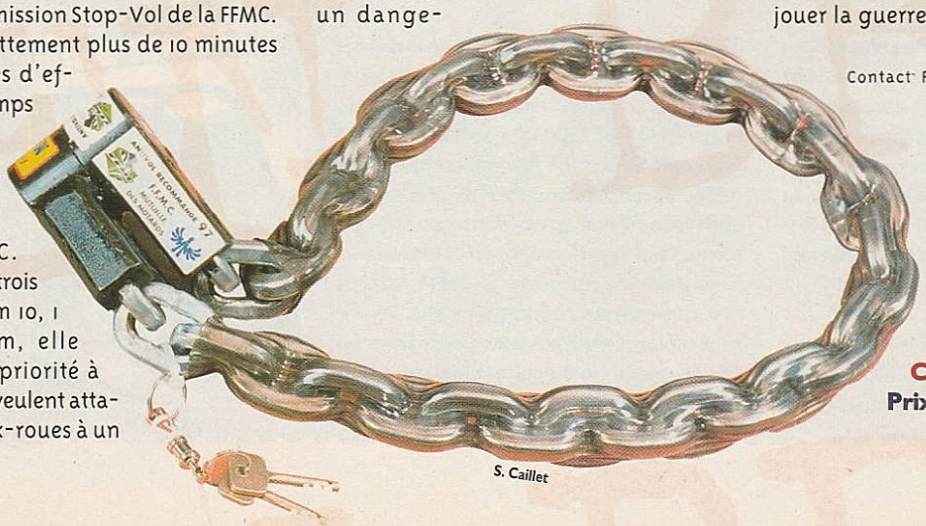
CHAÎNE ANTIVOL MASTER PLUS DE FRANCE ANTIVOL

La première chaîne antivol
recommandée FFMC

Depuis des lustres, les proprios de scooters ou de sportives inattachables, avec un U classique, en rêvaient... France Antivol l'a fait. Présentée lors du Mondial du deux roues de Paris, la chaîne France Antivol est la première du genre à passer avec succès les tests redoutés de la commission Stop-Vol de la FFMC. Elle résiste nettement plus de 10 minutes aux tentatives d'effraction, le temps minimum requis pour bénéficier de la recommandation FFMC. Disponible en trois longueurs, 1 m 10, 1 m 60 ou 2 m, elle s'adresse en priorité à tous ceux qui veulent attacher leur deux-roues à un point fixe et qui n'y parviennent pas avec un U traditionnel. Ce produit a néanmoins un défaut : son encombrement le rend difficilement transportable sous la selle d'une moto et son poids, plus de 5 kg pour 1 m 10, lui condamne l'accès au top case sous peine de créer un dangereux balourd. Quand à son port autour du cou ou à l'épaule façon motard loubard des années 70, il assure le plus court chemin vers l'hôpital. Enfin son prix prohibitif : 1150 F en 1 m 10, 1390 F pour la 1 m 60 (2 m sur commande) invite à rêver que des concurrents viennent rapidement jouer la guerre des prix.

DENIS FAUCHET

Contact France Antivol 01 60 86 69 69



S. Caillet

Chaîne Antivol Master Plus 1150 F
Pour : Attendu depuis longtemps attache les inattachables
Contre : Poids "lourd"
Prix exorbitant

STOP FLASH AFAR

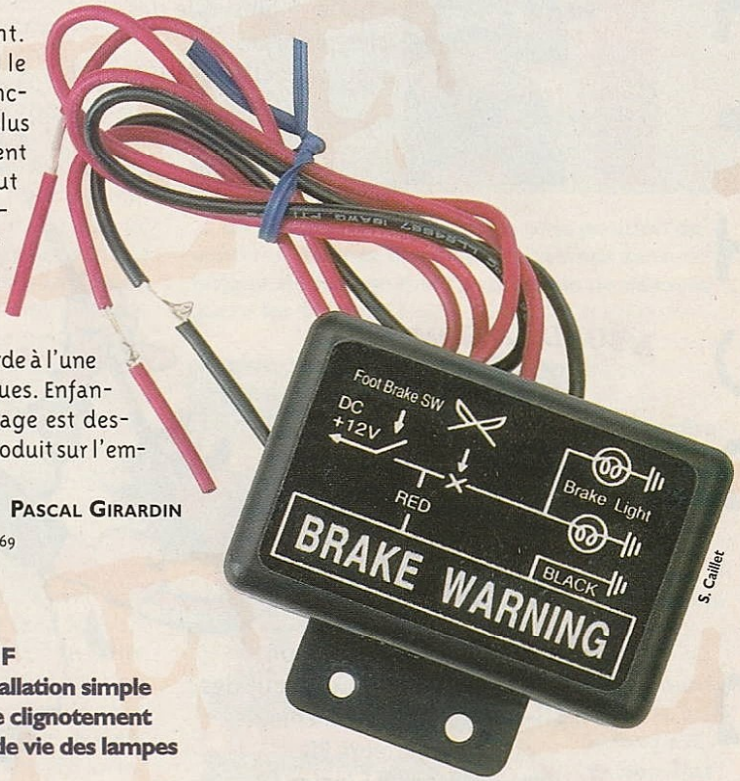
Bien en théorie,

pas assez efficace en pratique

Passages à niveaux, chantiers, warnings... Le fait est connu, un signal flash avertit plus et mieux qu'un signal fixe. Suivant ce principe, Afar, commercialisé par France-Antivol, propose le Stop-Flash qui fait clignoter le feu stop trois fois avant de le stabiliser. Mais, le clignotement trop lent et le délai de réaction incertain rendent ce produit perfectible. L'idée était bonne ; dommage que la réalisation soit inaboutie. Vendu entre 110 et 130 F (prix conseillé), le « Stop flash » ou brake warning, souffre d'un péché de jeunesse. Le clignotement du feu stop n'est pas assez rapide pour indiquer au conducteur du véhicule suiveur qu'il doit freiner d'urgence. Le stop-flash clignote à la vitesse d'un feu de changement de direction vulgairement appelé clignotant. Ce résultat peut être obtenu en pressant par saccades les commandes de frein. Encore faut-il en avoir le temps. Le Brake Warning lui le fait automatiquement. Mais, revers de la médaille, il le fait systématiquement et est incapable de distinguer un freinage d'urgence d'un simple ralentissement. Autre inconvénient si le Stop Flash, cesse de fonctionner, la moto n'a plus de feu stop. Désagrément dont son pilote ne peut s'apercevoir. Le branchement, facile, nécessite de sectionner le fil d'alimentation de la lampe stop. Chaque fil rouge du relais se raccorde à l'une des deux parties obtenues. Enfantin, le schéma de câblage est dessiné sur la coque et reproduit sur l'emballage.

PASCAL GIRARDIN

Contact France Antivol 01 60 86 69 69



S. Caillet

Stop flash : 110 et 130 F
Pour : Bonne idée Installation simple
Contre : Fréquence de clignotement lente Réduit la durée de vie des lampes

FLEXIBLE TRIPLEX

Le travail en toute...

flexibilité

Micro perçages, ponçages ou meulages... Connue de tous les bricoleurs avertis, la marque Triplex commercialise un flexible à mandrin, prolongement très maniable de toute perceuse électrique, pour l'utilisation de petits outils, brosses, micro-forets, meules, dans les endroits nécessitant un travail minutieux. La perceuse du bricoleur (comme du pro) est souvent trop lourde et encombrante pour être utilisée partout sur une moto. Long d'un mètre (hors outil), le flexible Triplex se serre comme un foret, dans le mandrin d'origine de la perceuse. Celle-ci peut alors être posée et grâce à sa poignée, le flexible s'emploie ensuite comme une sorte de gros stylo. Muni de petites fraises ou de petits forets, il permet de resculpter, modifier, nettoyer du plastique ou de l'alu et même de l'acier, avec une précision et un confort accrus.

PASCAL GIRARDIN

Contact Triplex : 01 64 60 21 60

S. Caillet

Flexible Triplex
Prix public conseillé : 270 F
Pour : Travaux précis
Outils solides et bien finis
Contre : Emballage pénible à défaire

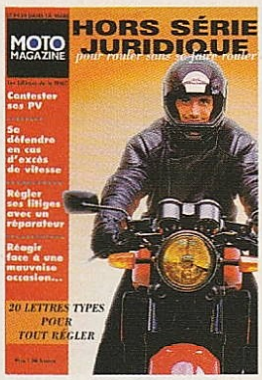
Chiffre du mois

-40°

Lorsque le froid pointe le bout de son nez morveux, la course à l'armement n'est pas loin. Ainsi, vus dans une pub, des gants susceptibles de résister à - 40°. Reste à savoir que pour subir un terrifiant - 40° mesuré à l'arrêt, le motard n'a qu'à rouler à 80 km/h par -12°.

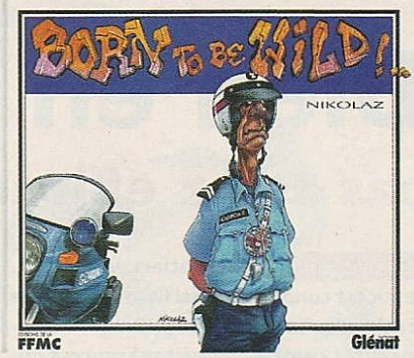
Livres-service

Guide juridique



Une galère après l'achat d'une moto, un motociste indélicat, une infraction contestable, un conflit avec votre assureur... ? Tous les conseils pratiques pour « rouler sans se faire rouler » ainsi que des lettres types. 100 pages INDISPENSABLES !

50 F
port compris

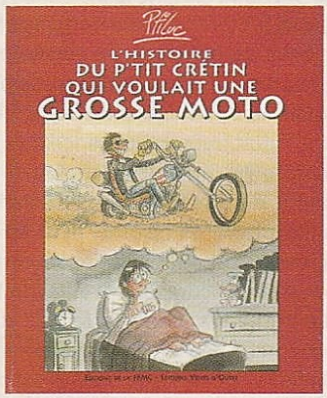


L'œil acerbe et sans concession de Nikolaz. 64 pages de dessins originaux

80 F
port compris

Un album collectif des meilleurs dessinateurs BD : Margerin (*Lucien*), Cabanes, Godard, Zep (*Titeuf*), Siné, Filips, Nikolaz, Larcenet, Coyote (*Little Kevin*), Ptiluc (*Pacush Blues*), Fane (*Joe Bar Team*), Tignous. L'album que tout motard qui se respecte se doit de posséder... 49 pages

80 F
port compris



La véritable histoire de Ptiluc et de sa moto. Un texte écrit et illustré par l'auteur de Pacush Blues. 72

84 F
port compris

Spécial Moto Magazine

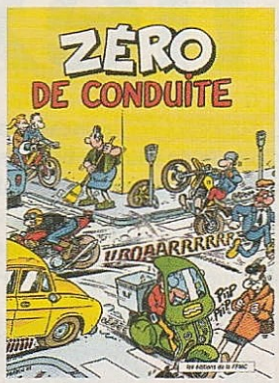
Une reliure sobre et pratique pour conserver

MOTO MAGAZINE

70 F
port compris

La compil' des meilleurs dessins de Nikolaz parus dans Moto Mag'. 64 pages

80 F
port compris



Un album collectif pour montrer du doigt les comportements stupides des usagers de la route

65 F
port compris

Bon de commande :

à retourner avec votre règlement à Moto Magazine - Livres-service 35 rue des Messiers - 93100 Montreuil

	Prix	Qté	Total
Le guide juridique	50 F		
Reliure Moto Magazine	70 F		
Nikolaz, « Born to be wild »	80 F		
Nikolaz, « L'intégrale »	80 F		
Collectif, « Zéro de conduite »	65 F		
Collectif, « A fond la gomme »	80 F		
Ptiluc, « Le p'tit crétin... »	84 F		

Nom..... **Prénom**.....

Adresse : .....

Code postal ..... **Ville :** .....

❑ **Ci-joint mon règlement de** .....**F à l'ordre de** *Moto Magazine* **:**

❑ **Chèque bancaire** ❑ **Mandat lettre**

❑ **par Carte bancaire Date d'expiration :** ....

N° de Carte Bleue : ....

Montant à débiter : .....**F** DATE ET SIGNATURE

HS/0597

AIR ET ESSENCE

Le ralenti, image par image

Aligner des centaines de bornes sans un hoquet, prendre des tours sans faiblesse, c'est la moindre des choses que nous demandons à nos bécanes. Mais le plaisir commence avec une machine qui tourne rond aux bas régimes et ne cale pas incessamment.

Une moto qui « ne tient plus le ralenti », c'est d'abord une source d'agacement. Il faut redémarrer à chaque stop ou feu rouge, avec les voitures qui klaxonnent. Mais le mauvais fonctionnement du moteur aux bas régimes est aussi le symptôme d'un gros déréglage. Il faut intervenir. La bécane ne calera plus, et aura gagné en reprises, en démarrages plus faciles et en consommation. Ça vaut le coup de se pencher sur le problème, non? Le ralenti s'observe moteur bien chaud. S'assurer que le câble de gaz a une légère « garde » ou jeu de deux millimètres avant que la poignée de gaz ne joue sur le carburateur. Sinon, c'est la tension du câble qui maintient le carbu ouvert. Ça va être une vraie calamité d'essayer de régler quoi que ce soit. Pour la même raison, vérifier sur le carbu que le mécanisme de starter ferme complètement. Enfin, voir s'il y a assez d'essence dans le réservoir. Ce genre de blague arrive même aux meilleurs! Que se passe-t-il ensuite? Premier cas, le moteur tourne rond tant qu'il est maintenu à la poignée de gaz, mais cale dès que celle-ci est relâchée. Facile. Il faut trouver sur le carbu (ou la rampe de carbus), la « vis de ralenti », son vrai nom étant vis de butée. Voir sur les photos, ou encore mieux sur la revue technique. Elle sert simplement à laisser les carbus entrouverts sans tenir la poignée. En la vissant, le régime de ralenti augmente, en la dévissant il diminue. S'il est possible en ne jouant que sur cette vis, d'avoir un moteur qui tourne bien rond au régime recommandé par le constructeur (autour de 1100 t/mn pour un multicylindre, plutôt 1300 pour les monos modernes), le réglage est terminé.

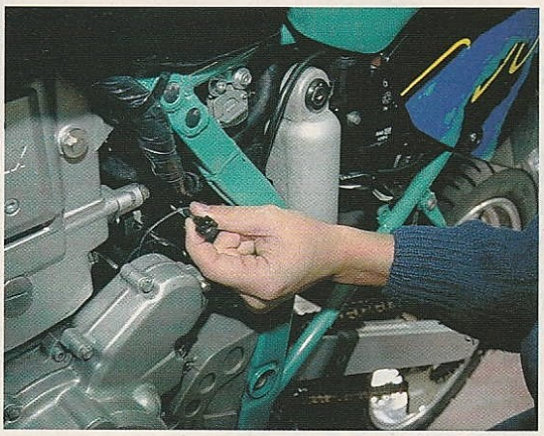
À causes multiples, remèdes méthodiques

Hélas l'action sur la vis de butée des gaz ne suffit pas toujours. Avant de se lancer dans de vains réglages de carburation, il faut savoir qu'un ralenti parfait ne s'obtient que si les éléments de la moto tels que filtre à air, allumage (dont les bougies) et réglage des soupapes (distribution) sont OK. Alors seulement le carbu « répond » correctement aux réglages. En observant le comportement du moteur, il est cependant possible de rechercher la cause du mal. Premier cas… Le moulin ne tourne qu'à plus de 2000 t/mn, et cale brusquement en essayant de descendre le régime. Le circuit de ralenti du carbu peut être encrassé, surtout dans le cas d'un monocylindre. Les éléments internes d'un carburateur étant chers et très délicats, il n'est pas conseillé aux maladroits de s'y aventurer eux-mêmes. L'autre cause (pour tous les moteurs) peut être un décalage de l'allumage, symptôme toutefois assez rare sur les motos modernes équipées d'allumage électronique. Deuxième cas, le moteur tient le bon régime de ralenti, mais tourne comme une patate, et cale au démarrage à moins de mettre beaucoup de gaz. Est-ce qu'il « recrache » de l'essence ou des gaz brûlés par hoquets à travers un carbu? C'est peut-être encore l'allumage qui n'est pas parfaitement réglé. Sinon, suspecter une soupape d'admission « grillée », donc plus étanche, qui implique un gros démontage. Autre « panne » vicelarde, la prise d'air, généralement au niveau d'une pipe d'admission. Pour la détecter, il faut passer un pinceau fin imbibé d'essence autour des pipes l'une après l'autre, côté carbu et côté culasse. Le régime va augmenter en passant le pinceau pile sur la prise d'air. Si tout est en règle, il reste à régler le ralenti par la méthode classique. Sur un multicylindre, il faut commencer par régler la synchronisation des carbus, pour qu'ils s'ouvrent et se ferment bien ensemble. Cela ne se fait correctement qu'avec une rampe de mesure de dépression, assez chère (environ 1000 F). Ensuite, sur tous les moteurs, il faut affiner la richesse de ralenti, par la petite vis située sur le corps de chaque carbu. Attention, ces vis sont très fines à leur extrémité, il faut les tourner du bout des doigts. Si la pointe se casse dans le carbu, celui-ci est mort. Ces vis de richesse ont souvent un capuchon en plastique, qui limite leur rotation. S'il n'est pas possible d'avoir un bon ralenti dans cette limite, c'est certainement dû à une des autres causes citées. Enfin, le montage d'un pot trop vide dérègle fatalement la carburation, et donc le ralenti. Il faut intervenir dans les carbus (gicleurs, etc.), mais il restera le bruit qui fait ch. tout le monde.

Phil Defer

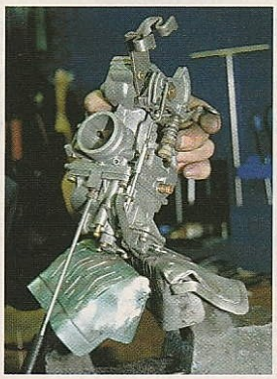
Photos : G. Mathieu

Remerciements à Thomas de chez BMC



▲ **Le niveau de ralenti se vérifie moteur chaud. Si un simple réglage à l'aide de la vis de butée, (visser pour augmenter, dévisser pour diminuer) ne suffit pas, il faut envisager un examen plus sérieux du carburateur.**

▼ **Sur les moteurs multicylindres, il faut au préalable régler la synchronisation des carbus.**



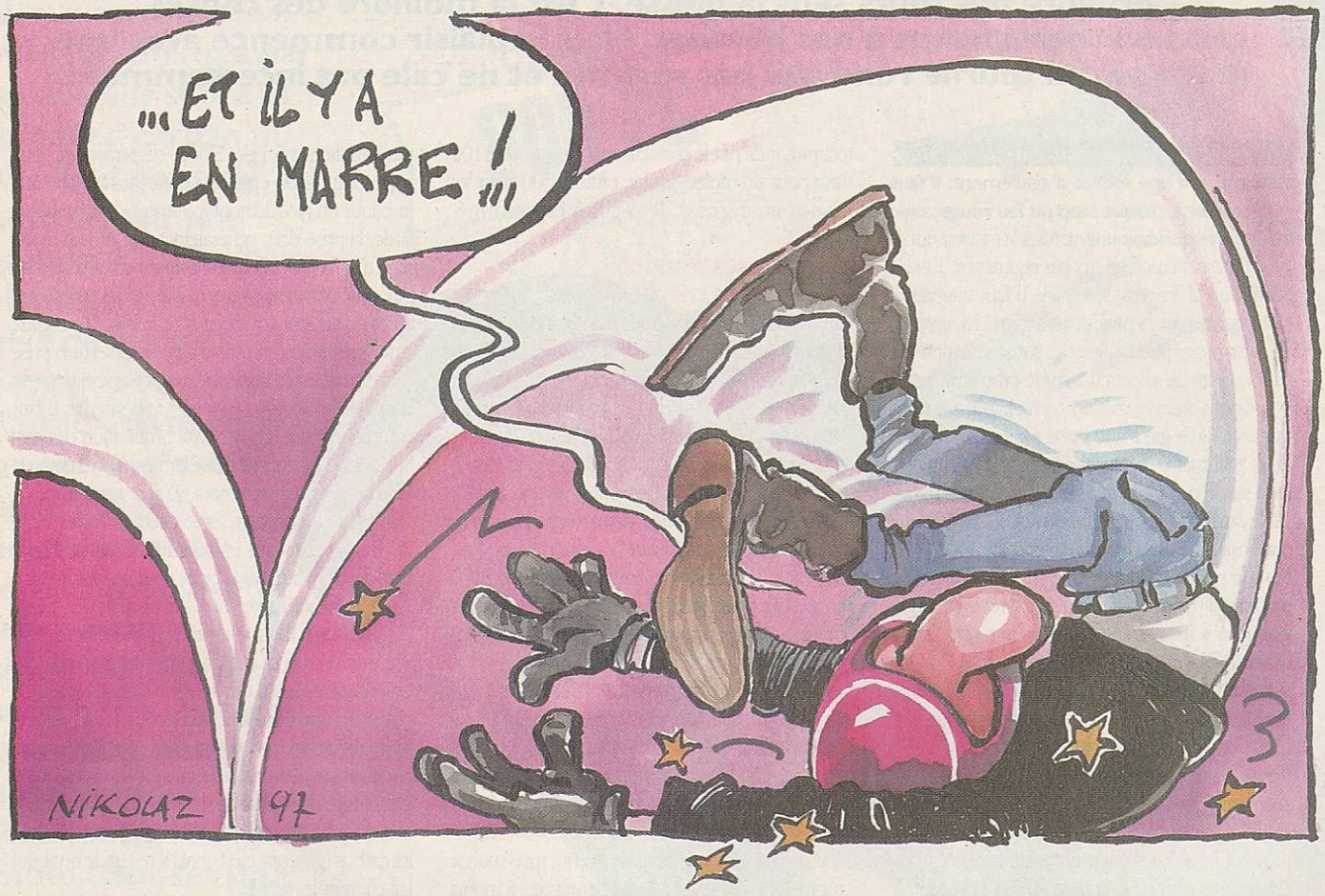
◀ **La vis de richesse fixe le mélange air/essence du circuit de ralenti. Il faut effectuer ce réglage avant les autres (synchro et régime).**

S'il ne fallait retenir que cela

Le ralenti parfait ne s'obtient que si le reste est bien réglé. En dépannage, il faut agir sur la vis de butée pour augmenter le régime et ne pas caler.

Vitesse excessive

Les motards ont bon dos



Il y a des images qui collent à la peau du motard aussi étroitement qu'un blouson cintré des année 70. Notamment celle de rouler toujours trop vite. C'est précisément cet excès de vitesse qui est invoqué neuf fois sur dix lors d'un procès avec un automobiliste afin que la responsabilité de l'accident incombe au motard. Trop facile ! Il est temps pour les tribunaux de casser ce jugement... ainsi que certaines idées toutes faites sur les motards.

La loi du 5 juillet 1985 relative à la situation des victimes d'accident de la circulation prévoit dans son article 4 que : « la faute commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure de l'indemnisation des dommages qu'il a subis ». Lors d'une collision entre voiture et moto, les dommages corporels subis par le motard sont souvent très importants. Aussi, pour limiter ou exclure l'indemnisation des dommages subis par le motard, son adversaire (l'automobiliste et son assureur) est enclin à mettre en évidence un comportement fautif du motard lors de l'accident. La faute invoquée, et qui revient comme une vieille rengaine, c'est la fameuse « vitesse excessive ». C'est faire payer bien cher au motard les notions de vitesse et de liberté qui sont associées à la pratique de la moto. Il faut donc nous battre pour faire comprendre au juge que la vitesse excessive ne se présume pas mais doit être prouvée par des éléments objectifs et qu'en outre, si nous roulons parfois un peu trop vite avec nos motos, il y a des circonstances dans lesquelles il n'y a aucune relation de cause à effet entre la vitesse prétendument excessive et l'accident dont nous pouvons être les victimes. La vitesse lorsqu'elle doit être jugée excessive et qu'elle a une relation de cause à effet avec l'accident doit être démontrée par des éléments objectifs et non pas sur de simples présomptions portant sur la cylindrée de la moto ou sur des témoignages contradictoires ●

Jean-Denis Galdos Del Carpio
Membre de la commission juridique FFMC

Permanence de la Commission juridique moto de la FFMC, réservée au adhérents chaque jeudi, de 15h à 19h Tel. : 01 48 18 03 30

Demi-tour mortel

Tribunal correctionnel de Troyes (jugement du 10 avril 1997)

Le 2 juillet 1996, Mme X, au volant d'une voiture de location se rend chez des amis à un anniversaire, lorsqu'elle s'aperçoit qu'elle a oublié son gâteau. Elle décide alors de faire demi-tour sur la nationale et s'engage sur une bretelle conduisant à un îlot directionnel. Sans prêter attention aux véhicules pouvant survenir sur sa gauche, Mme X coupe brutalement la route à Thomas et à sa 900 CBR.

Thomas n'a même pas eu le temps de freiner, le choc a été instantané et extrêmement violent. Thomas est pratiquement décédé sur le coup.

Devant le tribunal correctionnel de Troyes, les avocats de Mme X et de son assureur ont invoqué « la vitesse excessive du motard » qui aurait été la cause exclusive de l'accident. Ils faisaient état de différents témoignages de personnes qui avaient assisté à l'accident ou avaient été doublées juste avant par Thomas. Selon eux, en dépit des infractions graves du Code de la route commise par Mme X, cette dernière n'était pas responsable de l'accident. Le tribunal n'a pas retenu cette thèse et a au contraire décidé que Mme X avait l'entière responsabilité de l'accident. En effet, l'excès de vitesse de Thomas n'a pu être établi (absence de trace de freinage permettant de calculer la vitesse de la moto).

Infractions en cascade... et deux motards blessés

Tribunal de Grande Instance de Paris (jugement du 31 juillet 1997)

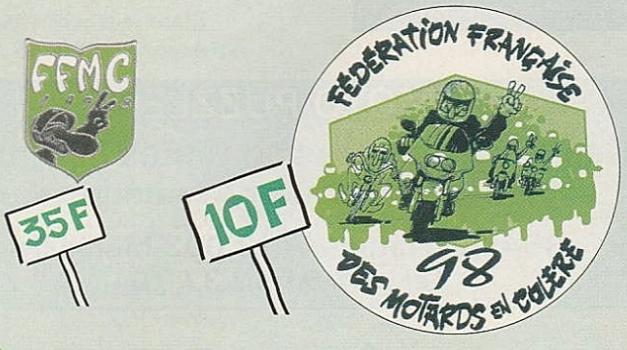
Certains se souviennent sûrement de l'accident survenu le 25 mai 1996, à Paris, avenue de la Grande Armée, et dont la presse s'est fait l'écho en raison de la personnalité de l'auteur de cet accident, Ali El Assad, neveu du président de la Syrie. Ce dernier avait percuté et blessé deux motards, Henrique et Cristophe, avant de prendre la fuite. (La FFMC avait d'ailleurs organisé un rassemblement pour soutenir les deux victimes). Le cumul des infractions commises par l'auteur des faits relève presque du cas d'école : défaut de permis et d'assurance, refus de priorité et manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence. De quoi se faire bien charger ! Et pourtant cela n'a pas empêché la défense du jeune El Assad de plaider la responsabilité des motards pour « vitesse excessive ». Là encore, le tribunal a rejeté cette argumentation, *« aucun élément objectif ne permettant d'établir une faute à la charge des motards qui serait de nature à entraîner un partage de responsabilité »*. Comme dans le cas précédent, il a été fait appel de la décision par l'auteur des faits. Affaire à suivre

MQP®
MOTOR QUALITY PRODUCTS
BLOUSON MQP TASKAR
CUIR VACHETTE
100% ÉTANCHE & RESPIRANT
COUPE HOMME ET FEMME
FFRS.2499
Renseignements (on parle français):
MOTORAMA B.V.
B.P. 91101
3007 MC ROTTERDAM
LES PAYS-BAS
Tél.: 0031 10 49 28 600
Fax: 0031 10 43 20 942

NOUVEAUTÉ 1998 MQP®
MOTOR QUALITY PRODUCTS
QUALITÉ, CONFORT, PROTECTION

Soutenez la FFMC, ...
Portez ses couleurs
Soyez parés pour 1998...

Amis motards... vous qui rédigez en ce moment votre lettre au Père Noël, n'oubliez pas d'y inscire le pin's et le motocollant 98.



BON DE COMMANDE

NOM .....
Prénom .....
Adresse .....
Code postal ..... Ville .....
❑ Pin's 35 F x ..... unités ❑ Motocollant 10 F x ..... unités
Total ..... **F**

Coupon à retourner ou à recopier, en joignant un chèque à l'ordre de la FFMC et une enveloppe timbrée à votre adresse à :
FFMC Caen - Trésorerie Nationale
27, rue du Québec - 14000 CAEN

MM143

Concessionnaires

Access Bike Access Bike Access Bike

La concession
Ducati qui se passionne
Passionne pour votre Ducati.

136 rue de Tocqueville 75017 Paris • 01 47 66 21 11

MOTO GUZZI EMP PIECES DETACHEES MOTO PIECES

EMP MOTO GUZZI

LE SPECIALISTE de la PIECE DETACHEE

Particuliers et professionnels
Vente par correspondance ou sur place
Du mardi au Samedi à partir de 9 H
STOCK important - RAPIDITE des envois

30, rue J.C. Vivant - 69100 Villeurbanne - LYON- Tél : 04 72 75 90 00 - Fax : 04 72 75 09 59

Légendes

VENTE - REPARATIONS - PIECES DETACHEES - ACCESSOIRES

93 Boulevard Maurice Berteaux 95110 SANNOIS
Quartier Pasteur
Tél : 01 30 25 09 09 - Fax : 01 30 25 18 13

Spécialiste FLAT BMW

MOTO GUZZI CONCESSIONNAIRE

Spécialiste cuir motard

LE MOTARD

Transformation
Fabrication - réparation
Vêtements motos & ville

Tous nos articles sont garantis 2 ans

Tél : 01 48 06 64 32

Veste combat :	2 000 F
Combinaison cuir sur mesure à partir de	2 500 F
Blouson moto cuir vachette doublé Alu	1 800 F
Pantalon moto doublé et renforcé	1 300 F
Pantalon style 501 cuir	1 300 F
Salopette haute cuir	1 500 F
Perfect cuir doublé Alu	1 800 F
Gants cuir doublés Alu	250 F

80, Bd Beaumarchais - 75011 Paris - Ouvert du lundi matin au samedi soir

Pièces et motos d'occasions

MOTO PUZZLE

Des pièces d'occasion toutes marques

Envoi contre remboursement et livraison possible

354, Bd National - 13 003 Marseille
Tél : 04 91 50 37 70

Créée par la FFMC

le Géant de l'Occasion

AULNAY MOTO PIECES

UNIQUE EN FRANCE

PIECES et MOTOS

VENTE.....ACHAT.....REPRISE.....DEPOT VENTE
CREDIT - ECHANGE AUTO/MOTO
REPRISE COMPTANT TOUTES MOTOS

Ouvert de 9 h à 12 h et de 14 h à 19 h du lundi au samedi

2, av de l'Oasis - 93 270 Sevran
Tél : 01 43 85 75 90

500 motos et épaves 2 200 m2 de pièces détachées

services rapides

SERVICES - PRO
PNEUS
MOTO - SCOOTER

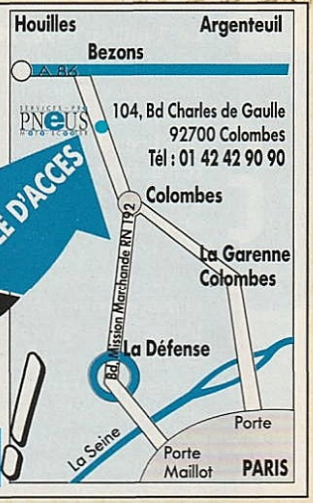
LA GRANDE SURFACE DU PNEU

SERVICE RAPIDE
SANS RENDEZ-VOUS

PNEUS
FREINS
BATTERIES
KIT CHAINES
VIDANGES
AMORTISSEURS

FACILE D'ACCES
A 5 minutes de la DEFENSE

DES PRIX BAS TOUJOURS



ADHÉRENCE

Un vrai service rapide

Au service des motards

Sans rendez-vous

SANS PREVENIR.....
.....PRIS DE SUITE
TECHNICIENS QUALIFIES.....
.....MONTAGE FORFAITAIRE
PAS DE SURPRISE.....
.....PRIX BAS

3000 PNEUS EN STOCK PERMANENT

ADHERENCE
33 Bd de Magenta
75010 Paris
01 48 03 34 74

FREINS
KIT-CHAINE
BATTERIE
VIDANGE

VOUILLE MOTO PNEU
44, rue Vouillé
75015 Paris
01 45 33 58 96

Ouvert
du Mardi au vendredi de 9 h à 19 h
le samedi de 9 h à 18 h

VOUILLÉ MOTO PNEUS

Spécialiste combinaison vitesse

VIDAL SPORT

L'artisan de la combinaison RACING

PROTECTION
épaisseur cuir 1,2 à 1,8 mm, coquille amovibles épaules, coudes, genoux, fessier

CONFORT
ressorts aux dos et genoux - Kevlar Keprotec® entre jambes et dessous de bras

COULEURS ET OPTIONS
suivant votre préférence, lettrage, fluo, sérigraphie, damier, zebra

mousse de dos

LEGERETE ET AERATION : 4,2 à 5 Kg suivant la taille

Pilote depuis 7 ans

Tanneur de père en fils

Combinaisons aux normes FFM

Chemin de la Bouscayrolle - 81300 GRAULHET
Tél : 05 63 34 56 47 - WE : 06 08 71 91 58 - Fax : 05 06 34 35 61

Partenaire PROTON 1997

Prix canons

MEGAMOTARDS

Equipements pour motos et motards

SPECIAL NOEL

PRIX CANON SUR REPLICA SHOEI

AGV TOURER	~~695 F~~	590 F	VESTE FURYGAN	~~1 495 F~~	1 295 F
FM CARBON	~~1 690 F~~	890 F	JEAN'S CUIR		699 F
GPA INTEGRAL		499 F	VESTE PLUIE		99 F

ECRANS EN STOCK SHOEI - AGV - FM - GPA

Dans la limite des stocks disponibles

OUVERT les dimanches 14 et 21 décembre

CATALOGUE SUR K7 VIDEO 29 F PORT OFFERT

FACILITES de PAIEMENT - Chèque et Carte Bleue ACCEPTES

8, bd de Ménilmontant - 75020 Paris **Tél. 01 40 24 04 08 - Minitel 3611**

---

la Casquerie

RECOMMANDEE PAR LES MOTARDS

Le plus grand choix de la région

200 modèles de casques

Facilités de paiement

Du jet à l'intégral à partir de ...295 F

OBJECTIF MOINS CHER QUE TOUS

Peintures personnalisées
VPC & SAV Garanti
Garantie fabricant doublée

Promos permanentes de -20% à -50%

Pas de fausses remises

PARIS
8, Bd Richard Lenoir
Tél : 01 48 05 54 32
Ouvert Lundi de 14 h à 19 h et du Mardi au Samedi de 9 h 30 à 19 h
Tél : 03 20 30 64 30
121, rue Nationale
LILLE

ARAI - ARIS - BIEFFE - CGF - FM - KIWI - LAZER - NOLAN - PREMIER - SHARK

SHOEI - SLYDER - VEMAR - CMS - NAVA - GPA - BELL - GREX - CABERG - AGV - CRAFT

5% de remise sur présentation de cette annonce

GUIDON FUTE

accessoires

A PRIX SYMPA

Echappements - Amortisseurs - Freins
Kits Chaînes - Carénages - Pneus - Embrayages ...

VENTE PAR CORRESPONDANCE

17, rue du Marché commun - BP 73222
44332 Nantes Cedex 3 - Tél/fax : 02 40 93 13 13

Spécialiste accessoires custom

LAGUNA SECA

Casques sympas
Cuirs mode
Bottes branchées
Lunettes originales

Grand choix accessoires Custom US et Jap

Echappements

8 bis, Bd Richard Lenoir - 75011 Paris
Tél : 01 49 29 92 88 - Fax : 01 43 55 71 50

Opticien

EXCLUSIF — FOOTBALL AMERICAIN - MOTO - VTT PLONGEE - NATATION- BALL TRAP

CLIMAX OPTIQUE

OAKLEY PRO VISION

LUNETTES DE MOTO
A VERRES CORRECTEURS

OPERA Vision

L'OPTICIEN DU SPORT

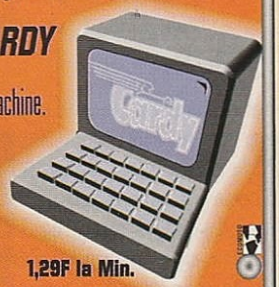
12, rue de la Chaussée d'Antin - 75009 Paris.
Tél : 01 48 24 80 35 - Fax : 01 47 70 82 34

SURF - WINDSURF - PARACHUTISME - ULM - SKI - SQUASH - BASKET BALL - GOLF - TIR - ARC

Cardy n° 1 de l'équipement moto

Le plus grand choix. Les prix les plus bas...

Venez comparer sur le 3615 CARDY



- Découvrez votre fiche moto en exclusivité : tous les produits techniques adaptable sur votre machine.
- Commandez votre catalogue 97...
- Découvrez nos jeux et nos rubriques, messagerie, achat/vente de motos et pièces.
- Affaires : Nos promos hebdomadaires !!

à suivre...

1,29F la Min.

BEEPER

TELETRANSMISSION MOTO

Surveillez votre moto de plus ....loin!

Le ***BEEPER*** est un télétransmetteur d'alarme. Il prévient a distance, discrète et personnellement de toute agression de votre moto.
Le signal est transmis jusqu'a 700 mètres. Il est capable de passer outre plusieurs murs ou étages de béton (4 à 8 étages).

BEEPER 1 — 890 F TTC

Installé en complément de toute alarme d'origine ou de seconde monte. Il réagira aux détections de votre alarme. Installé seul, il réagira aux moindres chocs sur la moto.

BEEPER Radial — 990 F TTC

De même conception que le ***BEEPER 1***, le ***BEEPER Radial*** est un produit plus complet qui vous offre en plus :
Une détection lorsque vous sortez du rayon d'émission du ***BEEPER.***
Il vous prévient que vous êtes hors de portée du signal.
Une mise en marche automatique 10 s. après arrêt du contact.

Tous les modèles ***BEEPER*** sont livrés avec boitier émetteur et récepteur, 2 piles et une antenne autocollante, ils s'installent seuls ou en complément de n'importe quelle alarme ou antivol. Le ***BEEPER 1*** s'installe aisément en moins d'un quart d'heure. Pour le ***BEEPER Radial***, nous vous conseillons de faire appel à un spécialiste.

MOTOPORT
Station de montage
POSE : 99,50 F H.T.

PARIS - *8, Bd Richard Lenoir*
Tél : 01 48 06 26 64
LILLE - *121, rue Nationale*
Tél : 03 20 30 64 30

BON DE COMMANDE
à retourner à MOTOPORT Paris - accompagné du réglement

Nom : ..... Prénom : .....
Adresse : .....
Code Postal : ..... Ville : .....
Tél : ..... Fax : .....

Je désire commander la référence suivante :

Référence	Quantité	Prix Unitaire	Prix Total
BEEPER 1		890 F	
BEEPER Radial		990 F	
		Port : 30 F	
		TOTAL	

FAITES VOTRE CHOIX !

LA CENTRALE DU CASQUE

Vous allez pouvoir toucher, essayer, comparer, juger... dans un univers consacré exclusivement aux casques.

89, rue de Rome 75017 PARIS - Tél : 01 42 93 61 30

Accessoires

Action du 15 novembre

Un trafic plus fluide grâce aux m

Journée d'action en régions

Les motards se sont également mobilisés dans une dizaine de régions pour évoquer leur préoccupations écologiques, afin que la moto soit reconnue comme une alternative aux problèmes de circulation urbaine et de pollution.

Troyes - FFMC 10

Les 250 motos qui se sont donné rendez-vous à l'appel de la Fédé ont réalisés trois actions simultanées : Départ, à partir des mairies de la ville, d'une voiture et d'une moto empruntant le même parcours, afin de démontrer que la moto circulait mieux en milieu urbain et qu'elle est donc l'outil idéal dans les villes ! Après cette opération, un trajet en cortège en placant les motos dans les mêmes conditions qu'une auto et enfin, une simulation de places de parking ou chaque moto prenait là encore la place d'une voiture. Si la circulation a été perturbée, elle n'a jamais été bloquée. Cette journée fut même saluée par les encouragements des automobilistes !

Roger Sanchez

Besançon - FFMC 25

Une centaine de motards se sont réunis entre 14h et 17h en plein centre ville, place Saint Pierre. Un stand Fédé était chargé de renseigner le public sur cette journée d'action. Le directeur du cabinet du prefet ayant également fait le déplacement, une motion lui a été remise à l'attention de Jean-claude Gayssot, ministe du Transport et de Dominique Voynet, ministre de l'Environnement.

Claude Cortot

Toulouse - FFMC 31

A l'appel de la FFMC, 400 motards sont descendus dans les rues de la Ville rose. Afin de mettre en évidence l'encombrement minime d'un deux-roues par rapport à une voiture, 296 motos ont occupé une surface de parking correspondant à 40 voitures. Les motards se sont dispersés ensuite par petits groupes sans gêner la circulation. Ajoutons que la FFMC 46 est venue grossir les rangs de la Fédé 31.

Yves Criscuolo

Bordeaux - FFMC 33

200 motards se sont regroupé pour effectuer une démonstration édifiante de « stationnement comparé ». Les chiffres parlent d'eux même : d'un côté de l'avenue, 13 autos stationnées contre 200 motos de l'autre côté. Sans commentaires ! Ici encore, les habitants de la ville n'ont pas été insensibles aux arguments de la Fedé. Quand la moto porte à réfléchir...

Alain Borie

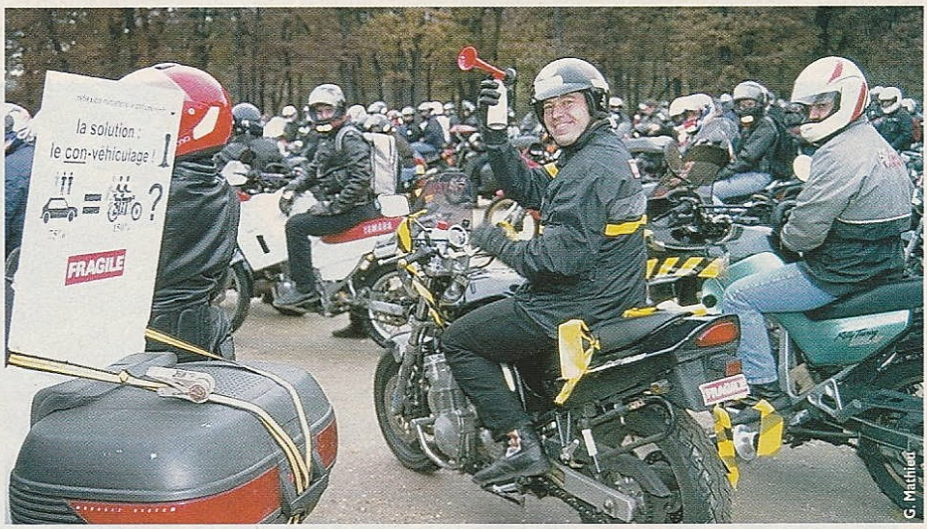
Rennes - FFMC 35

Malgré un crachin tenace, une bonne centaine de motards se sont rassemblés vers 15h sur le parking du Champ de mars. Après une démonstration de stationnement optimisé (100 motos sur 25 emplacements de voitures) le cortège s'est formé et a emprunté les principaux axes de la ville. Une distribution de tracts au centre commercial Colombia. Le message, d'une façon générale a été bien percu par les rennais, en accord avec les revendications des motards.

Christophe Marty

otos : la preuve par douze villes

15h30 sur le périphérique parisien : un cordon de lumière s'étire sur plusieurs kilomètres. Trois mille motards ont répondu le 15 novembre à l'appel de la FFMC île de France pour une journée d'action nationale dans la capitale, ainsi que quelques milliers d'autres en province (voir liste des villes, ci-dessous) en faveur de la moto dans la cité et pour une dérogation de circulation lors des pics de pollution. Nos élus semblent oublier le peu d'espace qu'occupent les deux-roues dans la circulation urbaine, et leurs rôles dans la fluidité du traffic. C'est donc par une démonstration par l'absurde que les motards ont décidé de mettre en évidence ces avantages. « Puisque l'état nous considère comme des voitures les jours de pics de pollution, eh bien roulons comme des voitures », déclare Cristophe Pillut, porte-parole de la FFMC Paris. Une fois n'est pas coutume donc, les moto ont roulé « comme des voitures », c'est à dire qu'elles ont occupé une voie complète du périphérique, de la porte de la Muette jusqu'à la porte Dorée. Cette mobilisation des motards répond au silence obstiné du ministère de l'Environnement Malgré plusieurs tentatives de dialogue avec ce dernier, les instances dirigeantes françaises refusent de considérer la moto comme une alternative à la pollution ainsi qu'à l'engorgement des cités. Contradiction avec l'équivalence du pemis B/125 réinstaurée depuis l'été dernier et qui connaît un vrai succès (confirmé par les chiffres de ventes) de la part des... automobilistes qui désirent échapper aux bouchons. Politique des yeux bandés enfin, devant les avantages du deux-roues : moins de place et plus de temps gagné ; moins de stress et plus de facilité de stationnement.



▲ **A Paris, les motards en colère ont profité de cette journée d'action pour dénoncer une vague de verbalisation qui s'abat sur les deux-roues stationnés sur les trottoirs, alors qu'ils n'entravent nullement la déambulation des piétons.**

Que le ministère concerné ne se leurre pas : si cette journée d'action n'est qu'une mise en garde, elle peut être annonciatrice d'une semonce plus forte si le refus de dialoguer persiste. Dans ce cas, la FFMC nationale est prête à sortir de son top-case des actions-plus fortes encore. Attention à la goutte d'essence qui pourrait faire déborder les réservoirs ! ●

GUILLAUME DE CROP

Tours - FFMC 37

Les motards tourangeaux ont été une centaine à répondre à l'appel de Moto Solidarité 37, antenne locale de la FFMC. Les avantages que représentent la moto dans cette ville à la circulation saturée sont indéniables. En effet Tours se situe dans une cuvette sur la « langue » de terre séparant la Loire et le Cher avant leur confluent. Piétons et automobilistes ont salué l'initiative.

LAURENT STONA

Grenoble - FFMC 38

200 motos ont investi les rues de Grenoble pour établir un record d'optimisation d'occupation au sol. A cet effet, 168 motos sont parvenues à se garer sur 28 emplacements de voitures. 2 500 tracts ont été diffusés auprés des automobilistes et piétons. Enfin, des contacts ont été pris avec tous les députés de l'Isère et toutes les mairies afin de promouvoir la moto dans la cité. Cette journée a été largement couverte par les médias de presse écrite et audiovisuelle.

JEAN-MARC BIDAUX

Nantes -FFMC 44

Malgré la pluie et la grisaille d'un vrai temps de novembre, une centaine de motards se sont rassemblés en centre ville de Nantes et se sont garés sur un espace occupé par 25 voitures. plus de 1 000 tracts ont été distribués aux automobilistes. L'information est passé !

GUILLAUMES CHOCTEAU

Nancy - FFMC 54

274 motos (selon les forces de l'ordre), se sont donné rendez-vous sur le parking de la foire des expositions avant de rouler en cortège vers la gare, puis vers la place Maginot avant de se disperser sur la place Stanislas à 16 h. Des tracts informant les piétons et automobilsites des raisons du défilé ont été largement distribués. Des affiches placardées sur les carénages et 178 signatures d'une pétition réclamaient un rendez-vous avec Mme Dominique Voynet, ministre de l'Environnement. Des plaques des départements limitrophes étaient présentes, preuves de l'excellent relais des Fédés voisines.

YVES CASTELLANE

Clermont-Ferrand FFMC 63

A 14h30, 300 motards sont partis de la place du 1er mai, dans le centre ville, pour parvenir à la place Jaude sur laquelle ils ont opéré une démonstration de parking, avant de se disperser vers 16h30. Au terme de cette journée, une délégation a été reçue à la préfecture par le directeur du cabinet du préfet, un interlocuteur de choix, puisque chargé de mission de la Sécurité routière depuis 6 mois.dans le département. On nous a écoutés... reste à être entendus !

JEAN-JACQUES CHATARD

Lyon - FFMC 69

Dans le cadre de la journée nationale sur « les avantages du deux-roues à moteur dans la cité », la FFMC a tenu, place Bellecour, un stand d'information « pacifique et sans bruit » ouvert à un public qui est généralement reparti convaincu de l'intérêt du deux-roues dans la ville. Des baptêmes motos étaient d'ailleurs proposés A Lyon, les motards savent communiquer et valoriser leur image... sur fond de ville.

DANIEL MULLER

Marseille - FFMC 13

Pas de journée d'action le 15 novembre pour la Fédé 13... mais ce n'est que partie remise ; rendez-vous est donné à tous les motards du département le 12 décembre. Faites passer le message.

▶▶

La FFMC 54 contre les runs sauvages

Runs et rodéos sauvages commencent à prendre une ampleur inquiétante. Le phénomène intéresse même les médias, la chaîne M6 consacrant un reportage sur le sujet. Maxeville, près de Nancy, a attrapé à son tour cette « fièvre des parkings ». du vendredi soir qui attire quelque 2 000 spectateurs en quête de sensations fortes mais dangereuses. Consultée par la Mairie, la FFMC 54 a présenté un cahier des charges d'une piste de runs viable, notamment aux niveau des aménagements de protections spécifiques à la moto et d'après les normes de la FFSA (Fédération Française du Sport Automobile). L'estimation du devis d'aménagement s'élève à 440 KF et comporte la pose de glissière de sécurité avec lisse basse sur 300 m et d'un grillage de 2 m de haut, implanté à 2 m de la piste afin de retenir les spectateurs. La communauté urbaine de Nancy prendra le financement en charge. Saluons la mairie de Maxeville, présente aux réunion de la Fédé 54, et qui a décidé de s'impliquer dans la création d'une piste de 200 m offrant toutes les conditions de sécurité. Le retour sur investissements de l'aménagement s'établira sur une participation financière des participants aux runs. Espérons toutefois que ce montant ne sera pas trop élevé, auquel cas cette nouvelle piste pourrait se trouver désertée au profit de nouveaux runs improvisés… et gratuits.

YVES CASTELLANE

Homologation

Défense du side-car

L'ASF, (l'Amicale Side-cariste de France) a participé à la deuxième réunion des fabricants de side-car au ministère des Transports afin d'étudier la mise en place de nouvelles normes d'homologation. Rappelons que la FFMC soutien l'ASF dans son action de défense du side-car. Voici les 6 points importants débattus :

1 - Le side articulé

Dans le cas des sides articulés, la carte grise mentionnant le genre de moto et carrosserie solo/side devrait continuer d'exister permettant de rouler indifféremment en solo ou side, avec la seul réserve de l'obligation du constructeur/importateur de l'atteler.

2 - Les réceptions à titre isolé

Bonne nouvelle, il restera possible d'homologuer des sides à titre isolé, la moto devant rester d'origine.

3 - L'agrément par prototype

Il concerne toutes les motos qui seraient notablement modifiées pour être adaptées aux side-cars (fourche à balancier, modification du freinage…)

4 - PTAC, poids total en charge

Le PTAC est donné par le constructeur de la moto, sauf si le constructeur de side-car change plus de 75 % de la partie-cycle et devient le constructeur « juridique » du véhicule à trois roues.

5 - Alimentation par GPL

Le GPL n'est pas autorisé pour la moto et donc pour le side-car. Ce dossier est rejeté par le ministère des Transport avec rappel de l'interdiction. La réplique serait de prouver, grâce à d'onéreux tests à l'UTAC, que la sécurité passive est égale à celle des voitures. A suivre…

S. Caillet

6 - L'action de l'ASF

La commission de l'ASF a été créée pour observer la législation et les changements dus à la CEE. L'objectif étant de garder un maximum de choix de side-car et de limiter les surcoûts liés à l'homologation.

PP

Renseignements : Véronique Halitim 38 390 Vertrieu - tél : 04 74 90 60 78

FEMA
L'union fait la force

Jusqu'en 1997, il existait deux organisations européennes rassemblant des associations de motards. La FEM (Fédération of European Motorcyclist), dont la FFMC est membre fondateur, et l'EMA (European Motorcyclists Association) composé essentiellement d'associations scandinaves ainsi que l'Angleterre avec la British Motorcyclists Federation et l'Allemagne (Bundes Verband des Motorrad Fahrer). Dès le début 98, ces deux associations pourraient fusionner en une nouvelle FEMA, qui regrouperait alors l'ensemble des associations de motards européens. Cette union, si elle se réalise donnera forcément plus moyen et plus de poids au mouvement motard européen. Motards de tous pays, roues dans roues!

FFMC Nantes
Changements d'horaires

Les réunions de la Fédé Nantes se dérouleront dorénavant tous les 2e et 4e samedi du mois de 15h à 17h (02 40 76 35 87). La délégation AMDM aura lieu tous les samedis de 12h à 14h30 et le lundi de 19 h à 20h30 sur RDV au 02 40 59 60 61.

Eurodemo 98
RDV à Bonn

Après la bonne ville de Bruxelles, c'est au tour de Bonn d'accueillir l'Eurodemo 98. Date prévue, sauf problème inattendu, le 29 août. Rappelons, que le choix de l'Allemagne n'est pas innocent, ce pays étant considéré comme une des nations les plus intransigeantes en ce qui concerne les lois sur le deux-roues. On recense, par exemple, plus d'une centaine de routes interdites aux motos. Il faut également savoir que de l'autre côté du Rhin sévit le très bureaucratique contrôle technique, le fameux « TÜV » et que les motards craignent de voir repris dans la future directive européenne sur le sujet. C'est sûr, pour l'Eurodemo 98, les motards auront autre chose à faire que du tourisme!

FFMC Bordeaux
AG annuelle

La FFMC Bordeaux tiendra son Assemblée générale le vendredi 12 décembre à 19 h au café des arts 138, cours Victor-Hugo à Bordeaux. Possibilité de s'inscrire pour le repas d'après la réunion. 05 56 93 11 88 : FAX 05 56 93 09 87

FFMC nationale
Journées de travail

Les journées de travail se dérouleront le week end du 29 et 30 novembre dans le Dauphiné, à Saint-Pierre de Chartreuse. Après l'accueil du samedi matin, les choses sérieuses commenceront en début d'après-midi avec l'ouverture de l'assemblée plénière. En parallèle à divers dossiers d'organisation interne, seront abordés à cette occasion les questions de la limitation de circulation dans le cadre de la loi sur l'air et de la mise en place du brevet de sécurité routière (officiellement en vigueur le 17 novembre 97). Les propositions des commissions du samedi soir permettront d'avancer sérieusement sur la formulation des textes de résolutions pour les prochaines Assises nationales (à Compiègne les 30 et 31 mai 98). Le dimanche sera l'occasion d'accueillir l'association des side-caristes de France, ainsi qu'un représentant du Codever qui exposera les problèmes que rencontrent les motards verts, toujours aux prises avec la loi Lalonde et ses abus. Rappelons que ces journées de travail n'ont pas de rôle statutaire dans le fonctionnement de la FFMC. Mais elles sont un rendez-vous annuel incontournable, de plus en plus prisé par les Fédés départementales. Elles contribuent ainsi à la préparation des Assises nationales, seules souveraines pour définir les orientations du mouvement par des votes de résolutions d'assemblée générale. Ces journées de travail seront donc un lieu de débat privilégié permettant d'affûter l'organisation de la FFMC et de préciser ses objectifs pour l'année à venir, dans une ambiance chaleureuse dont la FFMC Dauphiné a le secret.

Les bonnes résolutions se prennent en début d'année !

Soutenez l'association qui vous défend...

- pour AMELIORER vos conditions de circulation,
- être INFORME sur les décisions qui touchent la moto et les motards,
- pour CONNAITRE vos droits,
- LUTTER contre les mesures motophobes,
- et REJOINDRE un mouvement européen de défense des motards.

POUR ADHÉRER À LA FFMC

Coupon à remplir (ou à recopier) et à retourner en joignant un chèque de 100 F à : **FFMC - Adhésions - 27, rue du Québec - 14000 CAEN**

NOM : _____ **Facultatif**

Prénom : _____ Profession : _____ Moto : _____

Date de naissance : _____ ❑ Première adhésion

Adresse : _____ ❑ Renouvellement : N° Carte _____

Code postal : |_|_|_|_|_| Ville : _____ Signature

❑ Je souhaite être rattaché(e) à l'antenne départementale FFMC du département N° ____ (50/50% entre National et Départemental)

❑ Je souhaite être rattaché(e) à la FFMC Nationale (100% National)

MM143

F.F.M.C.

Petit marché deviendra grand

Organisé par l'association ATV, Motobroc, le marché trimestriel de la moto de Monteux (84), a pris de l'ampleur depuis sa création. Le 12 octobre, plus de 3000 personnes se sont réunies sur la place du marché de ce petit village du Vaucluse. Les 80 exposants (un record !) ont proposé tout ce qui touche de près ou de loin à la moto. Accessoires, équipements, revues ont attiré la curiosité des passionnés venus des quatre coins de l'hexagone. De même que ces pièces d'Anglaises, d'Américaines ou encore ce stand BMW Flat pourvu d'un superbe attelage K100 Panda. Les organisateurs, Pascale et Christophe, restent ouverts à toutes propositions, artisans en cuir, couteliers, constructeurs de cadres... pour alimenter leur passion

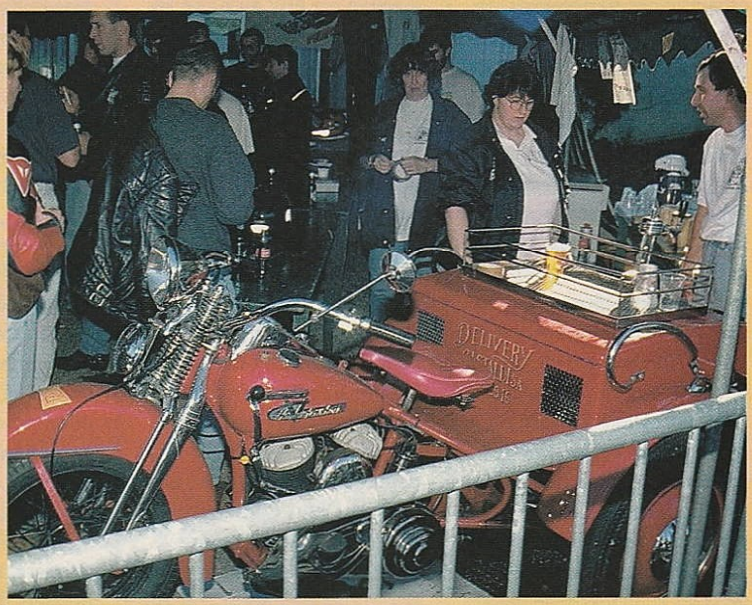
600 visiteurs pour une première

On n'y croyait plus mais le Salon des Sports Mécaniques de Caen a bien eu lieu les 1er et 2 novembre. Sylvain Cotigny (animateur de Radio France Normandie Caen), à force de volonté, l'a mis en place après moult négociations avec la mairie. Il a réuni les associations et les représentants de sports mécaniques de la région. Beaucoup d'exposants de voitures mais aussi des équipes de motocross, trial et karting qui ont agrémenté le salon de démonstrations. La présence d'une moto-école a permis au public de s'initier à la conduite de 125 et plus grosses cylindrées. La FFMC Caen, fidèle aux rendez-vous moto, avait installé son stand en collaboration avec le Mob Active 14 organisateur de courses de mob. Seule ombre au tableau de ce premier salon des sports mécaniques : l'absence de Hubert Auriol, prévu au programme, et des concessionnaires moto. Mais ce coup d'essai n'en est pas moins un franc succès avec plus de 600 visiteurs et la promesse d'une nouvelle édition l'année prochaine.

RICHARD RENAUT (CORRESPONDANT 14)

Belles d'antan et bric à brac

L'édition 97 d'Epoqu'auto, exposition/bourse d'échange de véhicules anciens, organisée les 18 et 19 octobre, a une fois de plus connu le succès. Venus de la région lyonnaise, de Suisse ou d'Italie, visiteurs et exposants ont été nombreux à circuler sur les deux étages du Double Mixte du campus de la Doua. Si les quatre roues ont occupé une grande partie des 15000 mètres carrés d'Epoqu'auto, les deux-roues n'ont pas pour autant été oubliés. On a pu admirer bon nombre de belles d'hier. Sarolaet, Terrot (en solo ou attelées), Gillet Herstal, René Gillet, Motobécane, Ultima, Guzzi type Airone, Gnome-Rhône Ariel, Vincent Comet (monocylindre de 500cm³ dérivée de la célèbre 1000 à deux cylindres en V) et bien d'autres se sont offertes aux regards des visiteurs. Côté scooters, Vespa et Lambretta, bien sûr. Mais également des Rumi Formichino équipées d'un bicylindre 2-temps de 125cm³ en version normale et en version Bol d'Or. Ou encore l'Ovinque, scooter fabriqué par MV Agusta et animé par un monocylindre 4T de 125 cm³. Epoqu'auto c'est aussi une importante bourse d'échange. Machines restaurées ou « dans leur jus », tournantes ou non, plus ou moins complètes. Moteurs Mag, porte-bagages d'origine pour mobylette bleue, ouvrages et revues en neuf ou en occasion sur tout ce qui roule, vêtements d'époque... Rien d'étonnant si bon nombre de visiteurs à la recherche de l'introuvable ne repartent pas les mains vides.



Une Harley très spéciale, « sous pression », bien connue des motards lyonnais.

TEXTE ET PHOTO : BERNARD LAVANDIER (CORRESPONDANT 69)

le surf-racer Un trois-roues original

Nul autre deux-roues motorisé que le Solex n'aura inspiré tant de transformations : le Solex Tadem ou triporteur, le Velauto deux places, mû par un moteur de Solex, le Solex de course de vitesse ou d'endurance et même un char romain tracté par un avant de Solex.

Fauteuil au ras du sol, l'engin est propulsé par le moteur et la roue avant d'un Solex Micronné

La 19e édition d'Epoqu'auto a été l'occasion de découvrir une version originale de la célèbre « bicyclette qui roule toute seule » : le surf-racer. Un châssis tubulaire, une chaise de bureau pour le confort, l'ensemble est propulsé par le moteur et la roue avant d'un Solex Mocron montés à l'arrière. Pour se diriger, il suffit de se pencher, deux petites roulettes à l'avant et un dispositif pendulaire breveté permettent de choisir la bonne trajectoire. Un millier de surfs-racers a été fabriqué à Nantes mais aussi 400 sous licence au Japon où des pistes spéciales ont été construites pour y organiser des compétitions. Bon nombre d'entre eux ont été vendus à des parcs d'attraction. Leur construction étant arrêtée depuis longtemps, après de longues recherches, un jeune collectionneur lyonnais passionné de Solex en a retrouvé un. Sa fabrication est à l'ordre du jour, toujours pour ce marché du loisir. Les moteurs seraient importés de Chine où des Solex sont actuellement façonnés et le reste construit en France. La fabrication d'une série de 20, voire de 50 exemplaires du surf-racer pourrait être lancée prochainement.

TEXTE ET PHOTO : BERNARD LAVANDIER

Raid Bleu, Soupe au lard et Beaujolais

Les 8, 9 et 10 novembre s'est déroulé le 11e Raid Bleu organisé par Amonzevo dans la région du Beaujolais à Régnié Durette. Les 150 concurrents motocross, venus des quatre coins de France mais aussi de pays étrangers ont pu pratiquer leur passion soit en groupes avec un ouvreur, soit en solo au road book. 550 km de chemins à travers bois et champs de toute beauté ont été parcourus. Pas de grosses difficultés techniques même pour l'étape de nuit d'une trentaine de kilomètres, mais une bonne condition physique était de rigueur. Quelques côtes glissantes ont amené les participants à s'entraider, d'autres à s'adonner à diverses acrobaties sous les rires et les applaudissements. Les étapes ne sont pas chronométrées d'où cette ambiance bon enfant et sans esprit de compétition. C'est le principe du Raid Bleu : une invitation à la découverte d'une région. Le pilote prend le temps de contempler le paysage et les curiosités. Il fait connaissance avec une culture et des habitants accueillants dont certains offrent le gîte. Le soir, l'atmosphère s'installe, chaleureuse, autour d'une soupe au lard et d'un petit verre de Beaujolais. Des ingrédients qui promettent un succès toujours grandissant pour le Raid Bleu.

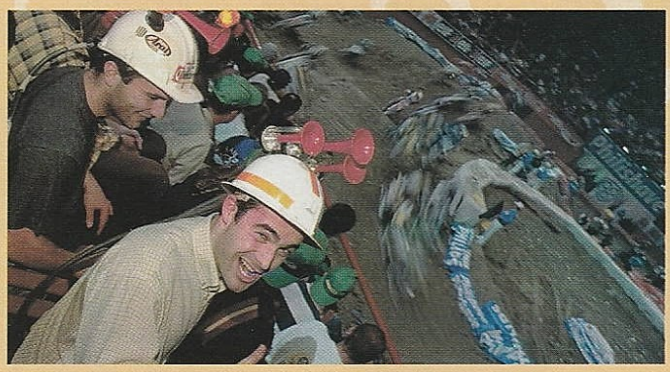
Les 150 participants au Raid Bleu se sont mesurés à quelques difficultés sous les rires des spectateurs venus nombreux assister à leur passage

TEXTE ET PHOTO : MICHEL CARRE

Bercy plein la tête

Les 7, 8 et 9 novembre, le championnat du monde de super cross a fait étape à Paris Bercy. Les plus grands pilotes français et américains étaient présents. Mais le super cross de Bercy est plus qu'une course de moto, c'est aussi un immense show à l'américaine. Ce sont près de 10 000 personnes qui n'ont pas hésité à payer entre 250 et 350 F la soirée pour s'en prendre "plein la tête". Animateurs survoltés, pom-pom girls survitaminées, lasers, écrans géants et surtout mégawatts ont déchaîné les aficionados. En quinze ans, le super cross a su séduire un public fidèle assoiffé d'adrénaline et de décibels.

TEXTE ET PHOTO : G.MATHIEU



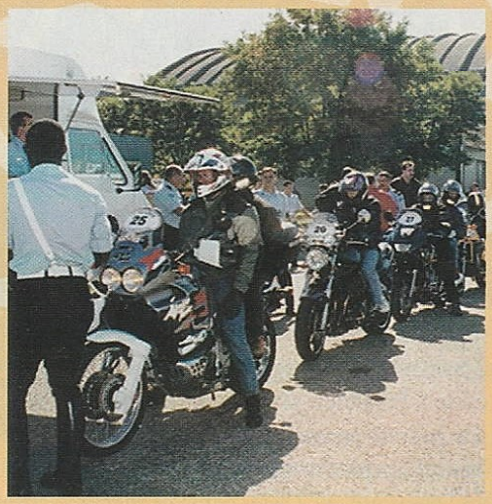
RÉSULTATS : Provisoire Coupe d'Europe
1er : Vuillemin (224 pts)

125 Provisoire Mondial 250 :
1er : Emig (124 pts)

Rallye Sécurité routière

Il refuse du monde

La cinquième édition du rallye de la Sécurité routière organisée par les motards de la police, la gendarmerie, les pompiers et Monsieur Moto du Rhône, s'est déroulée les 4 et 5 octobre. Plus de 200 motards et side-caristes entourés de handicapés physiques se sont retrouvés et ont pris part aux épreuves. La première consistait pour les concurrents à répondre à des questionnaires sur le code de la route et le secourisme, suivi d'un parcours de maniabilité. La deuxième éprouvait les motards sur un parcours de 120 km dans la région lyonnaise, entrecoupé d'observations le long des routes.



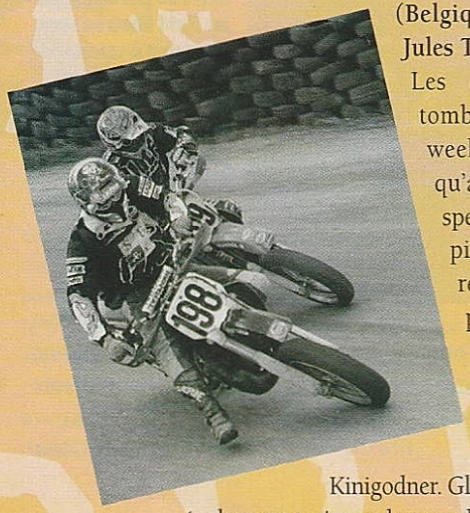
Départ pour le parcours de 120 km sur route.

Ce rallye est devenu un classique de la région lyonnaise. Les organisateurs, victimes de leur succès, ont dû refuser du monde. Preuve que la sécurité routière ne laisse pas les motards indifférents. Le rallye a été aussi l'occasion de rediscuter des permis à aménager, pour les handicapés. Les choses bougent tout doucement. La législation n'est pas encore tout à fait claire, ce qui rend les auto-écoles réticentes à se lancer dans l'investissement de matériel adapté. Mais il y a de l'espoir.

TEXTE ET PHOTO : CORINNE BARBIER

Belgique
Festival de glisse

Les 11 et 12 octobre, s'est déroulé le 11e Superbiker de Mettet (Belgique) sur le circuit Jules Tacherny.



Les quelques averses tombées au cours du week-end n'ont fait qu'agrémenter le spectacle offert par les pilotes. On a pu remarquer des pointures comme Boris Chambon, Gérald Delepine, Georges Jobé ou encore Heis Kinigodner. Glisse sur quatre roues également puisque les quads étaient de la fête pour le titre de Super Quader.

Texte et photo : E. Denys

Correspondants

Claude Laurent (01), David Demarque (02), Michael Bret (06), Luc et Marc Fortanier (11), Didier Bouard (13), Eric Garnier (13), Sylviane Gosselin (13), Joël Villain (13), Richard Renaut (14), Patrick Labarre (19), Jean-François Collard (31), Yves Criscuolo (31), Dimitri Galitzine (31), Alain Borie (33), Charley Gentil (33), Eric Thoumelou (34), Olivier Mingot (37), Pierre Buffa (38), Philippe Vallet (38), Laurent Camelin (39), Bernard Lavandier (42), Bertrand Magniette (44), Rose-Marie Guiet (45), Gilbert Fourny (54), Jean-Luc Kaluzko (55), Jean-Jacques Chatard (63), Emmanuel Denys (59), Eric Balducci (67), Corinne Barbier et Michel Carre (69), Gilbert Pernollet (71), Thierry Leconte (76), Didier Michaud (79), Philippe Julia (81), Jacques Maggiori (82), Christophe Barral (83), Christophe Tarnec (83), Olivier Dumaine (85), Stéphane Grenier (85), Guy Billac (87), Olivier Meissel (93)

LES COMPRESSIONS, C'EST LE POUMON DES MOTEURS.

Métal 5 spécial moto

B.I.9376 - *MÉTAL 5 EST UNE MARQUE DÉPOSÉE PAR SODITEN S.A.

Efficacité... prouvée.

Mesures des compressions d'un ZZR de 42 843 km Avant / Après traitement Métal 5

Métal 5 maintient et rétablit les compressions. Et les compressions c'est le poumon du moteur. Quand elles sont bonnes, le moteur est au top : tous les chevaux sont disponibles et plus de surconsommations d'huile et de carburant à craindre de ce côté. À votre prochaine vidange, parlez-en à votre motociste.

Métal 5
LE 1er REMÉTALLISANT DES MOTEURS

Adressez-moi Gratuitement la brochure Métal 5 de la protection des moteurs.
MOT.MAG.

Nom
prénom
Adresse
Code Postal
Ville

Soditen SA 127 Av. Félix-Faure 92000 Nanterre
Tél : 01 41 38 34 34 - Fax : 01 41 38 34 38

MOTO CULTURE

Brêle de comptoir
La dynamite... Honda

Tout au long de sa mirobolante carrière, Soichiro Honda a été renommé pour ses idées... explosives. Faute de pétrole, ses premiers cyclos carburaient à la résine de pin. Pour « améliorer la productivité » de ses récoltes et extraire plus vite son carburant vert, ce Tournesol de la moto décida d'utiliser des petites charges de dynamite. En moins de 10 minutes...toute sa forêt a brûlé. Vingt ans plus tard, ce constructeur fut le premier à se préoccuper des problèmes d'environnement et de sécurité.

Pascal Girardin

Sorti dans les salle de cinéma : « Violetta la reine de la moto »

Tout comme son titre, le film « Violetta la reine de la moto » dégage le charme suranné des vieilles réclames, qui ne s'appelaient pas encore publicité. La majeure partie de l'action se déroule en banlieue nord de Paris. Mais ici, nulles cités dortoirs stigmatisées par les rimes vengeresses des rappeurs, juste un bout de terrain vague délimité par une casse à l'abandon et quelques caravanes avachies. On pourrait presque y croiser le Gabin des films de Marcel Carné émergeant des brumes du « réalisme poétique ». C'est dans ce décor minimaliste que s'épanouit la « comédie humaine » de « Violetta... », une jeune fille volontaire (Florence Pernel) qui, avec l'aide de son frère (Dominique Pinon) et de quelques vieux amis, décide de reprendre le numéro de voltige de son père : faire tourner une moto dans une sphère d'acier. D'abord prisonnière de sa planète métallique, les révolutions successives de Violetta

libéreront bientôt de lourds secrets du passé. Dommage que le rythme du film ne suive pas toujours les rotations nerveuses de la moto dans sa cage, il y gagnerait en tension dramatique.

Les frères Varanne, les seuls forains en Europe à présenter encore leur numéro de « sphère de la mort », assurent le doublage des acteurs dans la boule infernale. Profitez-en pour aller les voir, et passez leur le bonjour de Violetta...

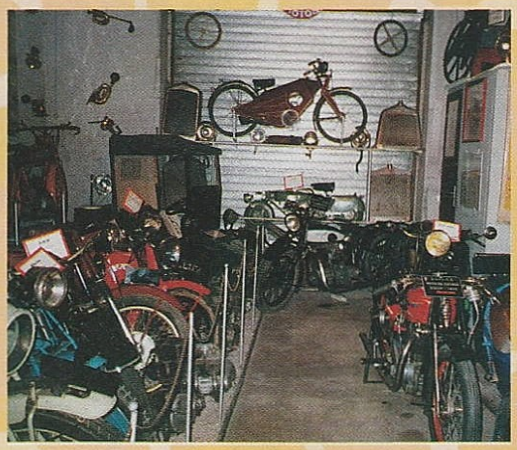
Philippe Pinard

Lunéville
Des pièces de Musée

Face au château de Lunéville (54), se cache au fond d'une vieille cour, un discret mais passionnant Musée de la Moto et du Vélo. Il s'agit en fait de la collection particulière de Monsieur Chapleur qui a tenu un magasin de deux-roues pendant un demi-siècle au centre ville. Depuis sa première acquisition en 1928, une moto Griffon de 1907, ce mécanicien minutieux a réuni et restauré, outre une cinquantaine de vélos, plus de 200 motos anciennes. Il en expose 150, toutes en état de marche. La doyenne de cet extraordinaire musée comptant plus de 60 motos antérieures à 1914, est une Werner datant de 1901. Elle fut la première à recevoir par son constructeur l'appellation motocyclette. Non loin de là, trône une quatre-cylindres à transmission par cardan : une Japonaise récente? Non. C'est une FN, moto belge de … 1904. Comme quoi, « tout était déjà inventé dès le début du siècle », souligne malicieusement M. Chapleur qui avoue être devenu collectionneur par curiosité technique. « À l'époque, chaque constructeur essayait de faire quelque chose de différent des autres ». C'est bien cette émulation qui fascine le visiteur à la découverte de toutes ces vieilles gloires aux astuces mécaniques originales. Moto tandem René Gillet de 1906, moto carrossée monotrace 1926, moto Majestic carénée de 1930, toutes ces raretés s'entassent sur deux étages parmi affiches et accessoires d'époque. Collectivités locales et Ministère de la Culture s'intéressent d'ailleurs à ce musée unique en France. Il sera accueilli bientôt au sein même du château XVIIIe siècle de la ville. Les motos y gagneront en espace et en visibilité. Au détriment pourtant, du charme désuet des locaux actuels où le propriétaire accueille avec passion les motards curieux, parmi lesquels bon nombre d'étrangers.

GILBERT FOURNY (CORRESPONDANT 54)

Musée de la Moto et du Vélo, place de la 2e DC, 54300 Lunéville. Tél : 03 83 74 07 20. Ouvert tous les jours sauf le lundi (et les jours de grand froid…) de 9h à 12h et 14h à 18h. Entrée 20 F.



Plus de 200 deux-roues s'entassent sur deux étages au milieu d'accessoires et d'affiches d'époque.

WebRing Moto rassemblement sur Internet

Une fois n'est pas coutume, ce n'est pas un site, ni deux, mais 27 que nous vous présentons ici ! Chaque jour l'Internet nous apporte son lot de nouveautés, et parmi elles, le WebRing. Le principe consiste à regrouper les sites d'un même sujet. En bas de chaque page d'un site, apparaît un lien vers les suivants, plus besoin de faire des recherches fastidieuses ! On navigue alors de manière aisée et flexible. Nicolas a eu l'idée, il y a trois mois, d'en créer un autour du thème de la moto. Il compte déjà 28 adhérents, ce qui représente une performance en matière d'Internet français… L'intérêt de faire partie d'une telle organisation ? L'adhésion au WebRing est gratuite. Et c'est vraiment le moyen le plus simple et le plus efficace de faire connaître son site à des personnes partageant la même passion.

Bertrand Magniette (correspondant 44)

Adresse : http ://www.infonie.fr/public_html/znicoz/

Bouquin
Le cadeau bienvenu

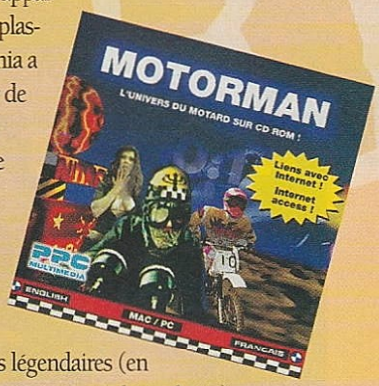
Le Grand Siècle de Bibendum; Olivier Darmon, ed. Hoëbeke (198 F TTC) 140 pages et des centaines d'illustrations Aussi plantureux que la précédente Nitro Nicky, bien qu'accusant un siècle d'âge, le Bibendum Michelin ne subit pas l'outrage des temps. Au hit parade des logos les plus célèbres, il arrive en seconde position, derrière Coca Cola. C'est à travers les évolutions du Bibendum, initialement dessiné par O'Galop pour une brasserie, qu'Olivier Darmon raconte comment les frères Michelin ont réussi à imposer leur concept de pneumatique dans le monde du vélo, de l'automobile puis de la moto. Si l'idée du pneu semble aujourd'hui cristalline, il n'en était rien à la fin du XIXe siècles. André et Edouard Michelin devaient lutter contre les partisans du bandage plein qui faisait corps avec la jante. Indémontable le bandage plein avait aussi l'inconvénient de ne pas absorber les aspérités des routes mal carrossées de l'époque. En imposant son pneumatique, Michelin révolutionnait cette industrie, et s'inscrivait, dès 1891, grâce à la compétition, comme un précurseur avec lequel il faudrait dorénavant compter.

Un siècle après, les mêmes manufacturiers se tirent la bourre : le Français Michelin, l'Ecossais Dunlop et l'Allemand Continental. Seule nuance : tous ont adopté le principe du gommeux démontable et de la structure qui ont assis la notoriété de Michelin.

G.D.

Noël numérique

Motorman : le cadeau dont on peut se passer (185 F + 25 F port) Une brune pulpeuse (Nitro Nicky de son petit nom) se tripote et pompe lascivement ses doigts avant d'achever un motard sorti victorieux d'une course de vitesse : image choc de Motormania, l'Univers du motard sur CD-ROM, vendu par correspondance. Les responsables marketing ont toutes les peines du monde à convaincre les amateurs de bécane qu'un produit leur est dédié : du cul, du cul, du cul... Loin de nous l'envie de clamer comme Tartuffe *« Cachez ce sein que je ne saurais voir »*. Mais faut-il nécessairement appartenir à la gent motarde pour apprécier les plastiques avantageuses? Toutefois, Motormania a au moins le mérite d'offrir à un réalisateur de court-métrage déjanté (Mark Lagoon) un moyen de diffuser son travail. A part ça, ce CD-ROM qui n'a d'interactif que le nom. Des images de motos (récentes, mythiques ou tunning) et leurs fiches techniques - pompées sur des catalogues - s'empilent les unes derrière les autres. Reste quelques interviews de pilotes légendaires (en VO non sous-titrée malgré la mention « française » sur la pochette). Enfin 54 belles routes européennes de neuf pays différents invitent au voyage. Pour 220 F, ça semble un peu maigre.



G.D.

Contact PPC Multimédia :
tel : 377 97 98 41 60/Serveur : http ://www.ppc.mc

KICK ET DÉCLIC

Dieu, Moto et Rock and Roll

À 33 ans, Antoine Schmitt est membre du Génépy Moto-Club de Gap. Il roule en Harley et n'a rien contre une petite bourre sur les routes des Hautes Alpes. Quoi de plus naturel si ce n'est que... Père Antoine vit dans le monastère de Notre Dame du Laus !
A lire pieusement, pour ceux qui y croient…

La moto, c'est une passion tardive ?
Pas du tout ! J'ai passé mon permis à 18 ans et débuté sur un 500 XT kité en 600. Après une grosse pelle, j'ai opté pour un 500 VT Honda. En fait, les customs m'ont toujours attiré. Aujourd'hui, j'ai fait vœu de pauvreté et la Sportster sur laquelle je roule, appartient à un ami d'enfance.
Comment concilier moto et religion ?
En entrant dans les ordres, j'ai cessé mes anciennes activités. Or un beau jour, je priais : "Seigneur, je pédale dans la semoule, aide moi à communiquer avec la jeunesse". Et paf, le déclic ! "Reprends la moto et la batterie !"
Tu veux dire le... rock ?
Ouais, pour faire passer un message, il te faut un outil. La batterie et la moto étant pour moi des sources de plaisir, le message n'en est que plus fort. Seule la soutane que je porte en permanence, même en bécane, rappelle que je suis et que je reste un moine.
Quel est ce message ?
L'amour de nos jours, c'est je te baise et je te jette. Bref, je consomme. Et ben non, l'amour c'est autre chose !
Et tu crois que les motards y sont attentifs ?
Bien sûr ! Ce que les motards vivent au quotidien les rend réceptifs à la parole de Dieu. La dualité entre la solitude sur la route et la convivialité des rassemblements, l'individualisme, la maîtrise de la puissance, sont autant de parallèles entre la moto et la vie évangélique.

TEXTE ET PHOTO : DIDIER BOUARD

SCOTTOILER
Après un tabac en Angleterre et en Allemagne le SCOTTOILER arrive en France
Lubrificateur automatique pour chaîne
■ Supprime le graissage manuel
■ Diminue la fréquence des tensions
■ Multiplie la durée de vie de votre transmission
✆ 01 49 46 23 23

MOTONEIGE au QUEBEC

RAIDS & RANDOS

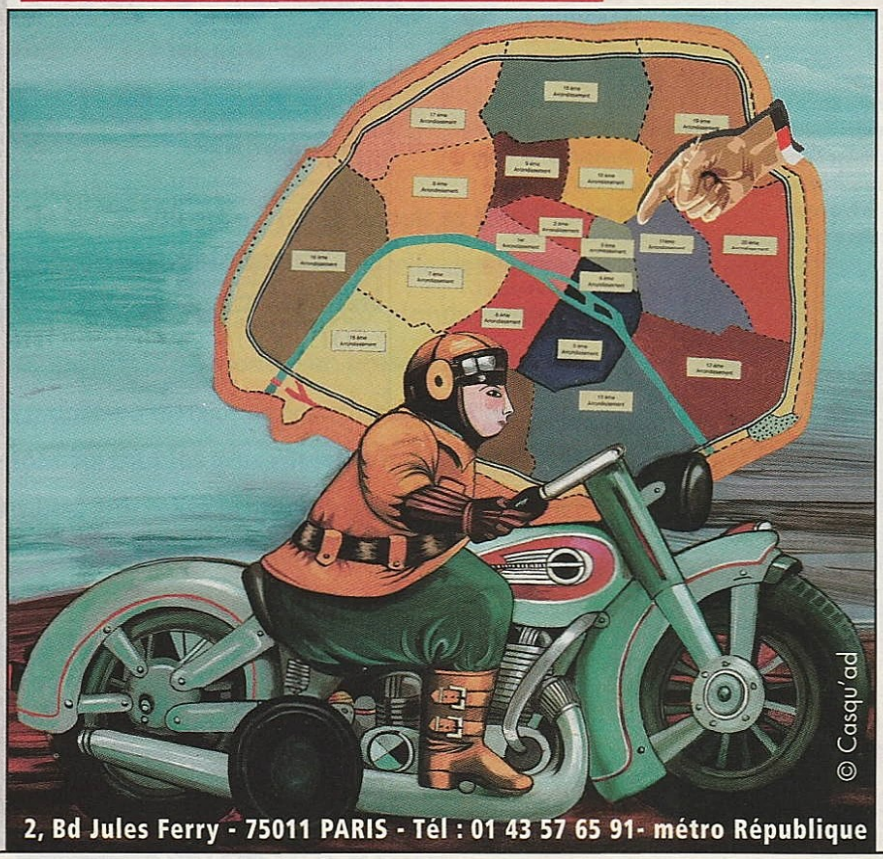
• Circuits sportifs de 3 à 6 jours 1200 km Laurentides - Abitibi
• Séjours nature en pourvoirie isolée dans la forêt boréale
• Traîneau à chiens
• Ski de Fond - Raquette -Trappeurs

BROCHURE GRATUITE
sur demande mentionnant ref : MM-711

Québec Aventure
15, rue Cardinal Lemoine - F-75005 - PARIS
Tél : 01 43 29 41 44 - Fax : 01 43 29 41 60

CASQU'AD

EQUIPEMENT DU MOTARD



2, Bd Jules Ferry - 75011 PARIS - Tél : 01 43 57 65 91- métro République

POUR TROUVER UN VRAI SPECIALISTE

LE MEILLEUR CHEMIN EST SOUVENT LE PLUS COURT

SELECTION

CASQUES
VETEMENTS
ANTIVOLS
BAGAGERIE

CHOIX

GANTS
BOTTES
PARE-BRISES
LUNETTES
ACCESSOIRES

CONSEIL

OUVERT Lundi à 14 h
et du Mardi au Samedi de 10 h à 19 h

Vous achetez une **moto neuve** de plus de 250 cm³ ? pour **1 Fr** de plus, **protegez-la** avec un **antivol alarme***

TSUNAMI

Par des Motards, pour des Motards

CHEZ LES CONCESSIONNAIRES

YAMAHA

Motos Relais - Boulogne	01 46 05 42 80
Rosny Yam- Rosny s/Bois	01 48 12 17 40

SUZUKI

Paris Est Moto - Champigny	01 49 83 94 94
Paris Nord Moto - Aulnay s/Bois	01 48 66 20 51
Suzuki la Defense - Courbevoie	01 43 33 81 81
Trajectoire - Versailles	01 39 50 76 74

KAWASAKI

Moto Plus 93 - Aulnay s/Bois	01 48 68 21 59
Philippe Moto - Kremlin Bicêtre	01 45 21 41 70
West Bike - Coignières	01 34 61 44 66

HONDA

Casque d'Or - Boulogne	01 48 25 84 89

BMW

Marcel Moto - Paris 5ème	01 47 07 36 87

HARLEY-DAVIDSON

RCB - Paris 18ème	01 46 07 81 31

DUCATI

Access Bike - Paris 17ème	01 47 66 21 11

Offre valable jusqu'au 31/12/97
* Alarme Tsunami installée - sur présentation de cette offre chez les concessionnaires mentionnés ci-dessus - non compensable et non cumulable
Garantie 2 ans - assistance téléphonique 7/7 J - Prix moyen relevé de 2500 frs

6 DÉCEMBRE

St Nicolas

Le 28e rassemblement de St Nicolas à Oostende (Belgique) aura lieu les 5, 6 et 7 décembre. Au programme concert, balade, et cette année une collecte de jouets au profit des enfants démunis. MTO 3e en 23e Linieregimentsplein, 8400 Oostende. Tel/fax : 00 32 59 80 50 28

FFMC Auvergne

organise une balade les 6 et 7 décembre, direction la montagne à Super Besse (63), hébergement en chalet. Réunion préparatoire et d'inscription le 4/12 à Cournon (63).
FFMC Auvergne, 3 rue des Riveaux 63800 Cournon. Tél : 04 73 84 43 22

La nuit des Vikings

Les 6 et 7 décembre se tiendra la nuit des Vikings au Grand Quévilly (76). Il s'agit d'une balade nocturne suivie d'une randonnée de jour. 150 F/véhicule pour une balade, 250 F pour le week-end.
Viking Loisirs Verts, résidence Le Béarn, apt 34, 9 rue H. Matisse, 76120 Le Grand Quévilly. Tel : 02 35 69 36 70

Bourse d'échange

organisée par Autos Anciennes de l'Indre à Chateauroux (36). Entrée gratuite au public, 20 F par mètre linéaire pour les exposants. Expo autos, motos, pièces et accessoires.
Tél : 02 54 34 60 28

Echange

Une bourse autos, motos, miniatures et vente de véhicules anciens aura lieu le 7 décembre à la Balme-de-Sillingy (74).
Tél : 04 50 02 91 71 (soir)

13 DÉCEMBRE

Rétro

Auto Rétro Service tiendra sa bourse d'échanges à Nice (06) les 13 et 14 décembre? Expo-vente pièces, brocante auto-motos. Entrée 10 F, gratuit pour les véhicules anciens.
Tél : 04 93 97 80 31

20 DÉCEMBRE

MARCHÉ

Le Moto Club Murois organise un marché à St-Laurent-de-Mure (69) : vente, achat, troc. MC Murois, 33 av du Mont-Blanc, 69720 St-Laurent-de-Mure.
Tél : 04 78 40 41 54

28 DÉCEMBRE

Bourse

Le moto club de Carpentras organise un marché le 28 décembre à Carpentras (84). Tél : 04 90 67 18 08

31 DÉCEMBRE

St Sylvestre

Le moto-tourisme Côte d'Azur propose aux motards solitaires de se joindre à son réveillon de nouvel an à Cannes (06). Au menu, repas, champagne, soirée dansante et anims. Tarif 350 F. MTCA, Le Clos St Pierre, Che dePoursel, 06550 La Roquette sur Siagne.
Tél : 04 93 47 48 71

4 JANVIER

Marché

Le marché de Lambesc (13) aura lieu le 4 janvier. 150 exposants sont attendus. Jean-Louis Pichot, 6 Lot St-Louis, 13410 Lambesc.
Tél : 04 42 92 71 87

10 JANVIER

Los Pinguinos 98

La 17e édition de la concentration internationale hivernale des Pingouins, se tiendra les 9, 10 et 11 janvier, à Tordesillas près de Valladolid, comme tous les ans.
Club Turismoto, Apartado de Correos 49, 47080 Valladolid, Espagne. Tel : 00 34 83 33 45 98

Portes ouvertes

La FFMC 44 propose une journée portes ouvertes le 10 janvier à partir de 14h. FFMC 44, 22 rte de Vannes, 44 100 Nantes. Tel : 02 40 76 35 87

Salon

Le 6e salon Sport Prestige de Montauban (82) se déroulera les 10 et 11 janvier.
Tél : 05 63 20 38 18

17 JANVIER

Trial Indoor de Marseille

La 7e édition se déroulera le 17 janvier et sera jumelée avec la 2e édition du VTT Indoor. Un plateau exceptionnel attend les spectateurs. Espace Loisirs Boade, 04330 Senez.
Tel : 04 92 34 22 94

Véhicules de courses

Du 17 au 25 janvier se déroulera au Parc Floral de Paris un salon entièrement consacré à la compétition mécanique.
Promocourse International, 14 rue Lessault, 93500 Pantin.
Tél : 01 49 91 75 00

Compet'

Le Salon de la Compétition moto et de collection de Bordeaux se tiendra du 16 au 18 janvier.
Parc des Expositions, BP55, 33030 Bordeaux-Lac cedex.
Tél : 05 56 11 99 00

Pan Euro

L'Amicale Pan European invite les possesseurs de ST1100 à participer à une hivernale dans le Morvan les 17 et 18 janvier.
Tél : 01 48 54 97 02

LES BONS COÛTS !!

KIWI K 180 GOLDLINE PEINT	~~880 F~~	590 F	COMBI BERING NYLON	~~279 F~~	229 F
FM HIGHWAY DECOR	~~780 F~~	490 F	COMBI BERING TOP	~~495 F~~	295 F
NOLAN 81 GRAPHIC	~~990 F~~	690 F	VESTE TROPHY BERING TITANE	~~1 150 F~~	890 F
SHOEI TF 108	~~1 295 F~~	995 F	BLOUSON BERING FAST TITANE	~~1 090 F~~	890 F
KIWI K 300 FIBRE 1 150g	~~1 680 F~~	1 080 F	VESTE FIELDSHEER PATRIOT	~~2 990 F~~	1 790 F
SHOEI RF 700 UNI	~~1 695 F~~	1 350 F	VESTE 3/4 CUIR VACHETTE	~~1 690 F~~	990 F
FM TASK FORCE DECO	~~1 890 F~~	1 450 F	BLOUSON ASKARA CUIR BULL	~~2 390 F~~	1 490 F
SHOEI RF 700 DECO	~~1 990 F~~	1 695 F	BLOUSON CUIR FIELDSHEER SHADOW	~~2 990 F~~	1 790 F
SHOEI XV REPLICA	~~2 395 F~~	2 395 F	COMBI CUIR FIELDSHEER	~~3 690 F~~	2 590 F

ECRANS LEVIOR F1 EN STOCK

GANT ASKARA IGLO Etanche et Thermique	~~460 F~~	295 F
GANT FIELDSHEER ABSOLUTE O	~~620 F~~	390 F
GANT BERING PETER Cuir MIX CORDURA Etanche-Thermique	~~495 F~~	390 F

Etc . Etc ....

REMISES JUSQU'A 50% LES PLUS GRANDES MARQUES A PETIT PRIX FACILITÉS DE PAIEMENT

Et une foule d'autres bonnes AFFAIRES.... dans la limite des stocks disponibles

SÉLECTIONNÉ PAR PARIS PAS CHER - PARIS COMBINES - PARIS AUX MEILLEURS PRIX

DISCOUNT ACCESSOIRES

18, BD JULES FERRY - 75011 PARIS (métro République) - TEL : 01 43 57 47 46
105 ROUTE DE VANNES - 44800 ST. HERBLAIN-NANTES - TEL : 02 40 59 85 85
Ouverture : (Paris - Nantes) Lundi de 14 h à 19 h. et du Mardi au Samedi de 10 h à 19 h

3615 Motomag

Pour tout savoir sur la moto ! 1,29 F la mn.

S'informer

Pour **se tenir au courant** des événements moto dans votre région, **vérifier** le prix d'une moto d'après la cote remise à jour tous les mois, **faire coter** une moto rare, **chercher** des antennes de la FFMC, **obtenir** sans engagement un devis d'assurance...

Communiquer

...**proposer** l'arrière de votre selle à une passagère pour descendre au Bol d'Or, **trouver** des pièces pour restaurer l'antiquité qui dort dans votre garage, **vendre** votre moto ou votre vieille combinaison de cuir, **acheter** une moto de collection ou un réservoir de raid d'occasion...

Participer

...**prendre part** aux manif, **collaborer** à la rédaction du journal ou aux essais de MOTO magazine

à NOTER

● La vie des clubs

L'Amicale Motos Spirit of USA est née. Elle regroupe, au sein de l'Amicale Car Club de France, les propriétaires et amateurs de motos « esprit USA », c'est à dire les customs sans distinction de marque.
ACCF, Fontaine de Perlan, 78 920 Ecquevilly. Tel : 01 34 75 57 79

Naissance du Royal Venture Club. Il est ouvert aux possesseurs de Yamaha Royale Venture : 13 rue Claude Monet, 27 620 Giverny. Tel : 02 32 21 30 82

Le Moto Guzzi Club de France déménage. Vous pouvez désormais le joindre à l'adresse suivante : MGCF, Jean-Pierre Bourgery, 133 rue Falguière, 75015 Paris. La cotisation annuelle est de 230 F par moto.

Les filles à Carole. Tous les dimanches (hors WE de compétition), le circuit Carole à Tremblay en France (93) réserve une série pour les motardes, vers 16h. Inutile d'être confirmée, les habituées sont là pour conseiller, chacune peut rouler à son rythme et découvrir le circuit en toute sécurité. Il suffit aux pilotes en herbe de se présenter à l'accueil du circuit avec permis de conduire, carte grise et assurance. L'équipement est obligatoire : casque homologué, gants, blouson de cuir, bottes ou baskets montantes, pantalon de cuir ou jean. Et c'est gratuit ! Contacter Blandine à la Mototheque à Carole au 01 43 01 27 01

Solidarité. Motards Solitaires Association, propose de rencontrer un homme ou une femme pour être moins seul dans la vie et à moto. La cotisation annuelle est fixée à 50 F. Le bulletin de liaison (25 F par mois) est gratuit pour les dames. MSA, 3 place du Bourg, 69 340 Francheville.

● Calendriers :

TT :
L'édition 98 du Tourist Trophy aura lieu la première quinzaine de juin. Au programme :
essais du lundi 1er juin au vendredi 5 ; courses le samedi 6, lundi 8, mercredi 10 et vendredi 12. Attention, si vous souhaitez vous y rendre, réservez dès maintenant ! Le petit guide du TT, élaboré par Thierry Leconte, correspondant régional de Moto Magazine, est disponible contre une enveloppe timbrée à 4F50. Adressez-la à Moto Magazine.

Rallye Optic 2000 :
Il se déroulera du 2 au 12 avril. NPO, 23 rue Armand Sylvestre, 92 400 Courbevoie. Tel : 01 46 91 68 00.

Side-car Club Français. Janvier 98 : 3e rassemblement hivernal (invitation contre enveloppe timbrée au SCCF)
15 février : journée Restos du Cœur sur le circuit Carole
25-26 avril : 6e assemblée générale
Courant 98, balade side « 2 jours en Île de France »
SCCF, 23 rue du Guet, 77 260 La Ferté/Jouarre. Tel : 01 60 22 60 19

Moto Liberté II propose du 22 décembre au 3 janvier, des colos aux jeunes de 8 à 15 ans. Au programme, initiation au motocross et de nombreuses activités (piscine, tir à l'arc, mécanique, bricolage, ping-pong, pâtisserie...). Moto Liberté II, Rte de Mazamet, RD 118, 11600 Conques sur Orbiel.
Tel : 04 68 77 07 27

Marché de St-Galmier (Loire). Le marché de pièces et de motos anciennes d'avant 1970 de St-Galmier a lieu les 1ers dimanche de mois impairs de 8h à 12h : 4 janvier, 1er mars, 3 mai, 5 juillet, 6 septembre et 1er novembre.
Motocycle Club du Pay de Coise, BP 02, 42330 St-Galmier. Tel : 04 77 94 01 40

Téléthon 98 :
Il aura lieu les 5 et 6 décembre. Une fois de plus les motards se mobilisent pour soutenir cette action de solidarité en faveur des enfants atteints de myopathie. Certains bénévoles ont besoin d'aide : le Side-car Club de Soissons (02) recherche des side-caristes volontaires pour participer à leur caravane. Contacter Stéphanie Boucher, 17 rue Pasteur, 02200 Bellieu. Tel : 03 23 73 18 94.
Pour le baptême qui aura lieu à la Roche sur Yon (85), Jean-Noël Charon recherche des side-cars. Renseignements et inscriptions au 02 51 36 00 49.
La section route de Chateaubriand (44) recherche elle aussi 5 à 10 sides pour sa journée baptêmes. Didier Leclerc, Motophile, Place de la Motte, 44 110 Chateaubriand. Tel : 02 40 28 31 04
La Mairie d'Avignon et 5 motos clubs comptent sur la participation de tous à sa fête de la moto et écrire le mot Téléthon avec un maximum de motos. Information au 04 66 75 26 15 (Bernard Gras)
Le Paris Bastille Chapter, club Harley, fixe rendez-vous aux généreux sur les points de rencontre de son tour de France (départ le 5/12, retour le 6) où une fête les attend. Des enveloppes spéciales dons y seront à disposition de même que chez les concessionnaires Chapter.
Renseignements : Georges Demmer, 9 rue de la Grande Fontaine, 78 100 St Germain en Laye. Tel : 01 34 51 82 45.
Le Rando Trails Compiégnois attend un public nombreux pour venir encourager les participants des « 20 Heures tout terrains moto par équipe », qui rouleront pour le Téléthon.
Rando Trails Compiégnois, Romuald Seels, 346 rue du Gal Koening, 60 280 Venette. Tel : 03 44 83 35 45
L'association Seven Football proposera 30 heures d'animations, dont un grand rassemblement motards les 5 et 6 décembre à Beausoleil (06). Du spectacle en perspective au profit du Téléthon.
Association Seven Football, Villa 12, Résidence les Bienvenues, 06 380 Sospel.
Tous les ans, les associations de la ville de La Ménitré (49) se regroupent autour d'un thème pour participer au Téléthon. Il s'agit cette année de la moto. Avec le Potwin Club d'Angers, elles lancent le défi de rassembler plus de 500 motos sur la place centrale de la ville, avec à la clé une tombola dont la recette sera reversée au Téléthon.
Madame Bretagnon, 6 rue du Roi René, 49250 La Ménitré. Tel : 02 41 45 62 92

● Voyages :

Amonzevo
propose des voyages tout-terrain : du 16 au 25 janvier : Raid Turkana Kenya du 21 février au 1er mars :
Grand Sud Tunisie Amonzevo Organisation, 20 quai Fulchiron, 69 005 Lyon.
Tel : 04 72 41 81 34

Québec Trophy.
La 3e édition du Québec Trophy, proposé par Larivière Organisation, se déroulera du 28 février au 6 mars. Tarifs : 11 800 F avant le 1er/12, 12 800 F du 1er/12 au 20/01 et 13 800 F du 20/01 au 28/02.
Larivière Organisation, 12 rue Mozart, 92 587 Clichy cedex. Tel : 01 41 40 32 32

Nouveau Monde
propose des raids motoneige au Québec. Raid Confort avec 4 jours de motoneige sur un séjour de 8 jours, à partir de 9630 F par personne. Raid Expert (la bonne condition physique est de mise), 5 jours et demi de motoneige sur 9, à partir de 15 820 F au départ de Paris.
Nouveau Monde, 8 rue Mabillon, 75 006 Paris. Tel : 01 53 73 78 80

Globe Runner
organise l'Odyssée Blanche de Transylvanie en Roumanie, du 12 au 23 janvier et du 12 au 23 février. Raid en quad. 2500 F par personne.
Globe Runner, 3 bd Tramoni, 13 240 Septemes. Tel : 04 91 96 24 44

● Divers :

Calendrier 98
Le Norton Owners Club sort son calendrier 98. Il est composé de 13 photos grand format en papier glacé. Un historique simplifié des Norton à arbres à cames en tête est retracé à la fin du calendrier. Il est proposé à 90 F port compris. Les commandes sont à adresser au Norton Owners Club, La Motte, 14 170 Totes, accompagnées d'un chèque rédigé à l'ordre du Norton Owners Club.

PETITES ANNONCES

EMPLOI

CONCESSION HONDA MOTO, recrute apprenti (e) vendeur (se)dynamique, permis moto et connaissances motocycles indispensables, âge maxi 25 ans, niveau bac et +, pour préparation BTS, tél : 04 66 84 30 77

ROUTIÈRES

APRILIA CLASSIC 125, année 1997, orange, 3100 km, neuve, cse départ étranger, 26000 F, dpt 92, tél : 01 45 07 99 43

APRILIA 6,5 STARCK, année 1996, 6500 km, état nf, 25000 F, dpt 16, tél : 05 45 95 92 58 (ap. 20h)

BARIGO 600 FT, année 1988, 45000 km, BE : moteur, pns, kit chaîne, plaquettes, factures, 15000 F, dpt 91, tél : 01 69 49 01 57

BIMOTAS B6, modèle 1996, bleue, unique, carbone, état excep., 8657 km, travail moteur, bulle, piston, valeur 200000 F, vendue 93000 F, dpt 33, tél : 05 57 87 23 49 ou 05 57 87 23 51 (ap. 19h)

BMW F650, année 1994, rouge, 25000 km, top-case BMW, gravée, TBE, entretien suivi, 28000 F, dpt 75, tél : 01 43 26 11 81 (Dom.) ou 01 42 13 05 89 (HB)

BMW F650, année 1994, blanche, 23500 km, top-case, bulle hte, révision récente, TBE29500 F, visible chez Gauvin Moto, 77340 Pontault Combault, tél : 01 60 28 55 50

BMW F650, année 1995, blanche, 12000 km, bulle hte, tatouage, TBEG, révision BMW, 30000 F, tél : 01 30 48 06 90 ou 06 11 58 43 14

BMW K75S, année 1988, gris métal, 110000 km, valises Touring, TBE, 16500 F, dpt 78, tél : 01 30 53 52 64

BMW K75, année1988, noire, 42000 km, TBE, valises, 32000 F, dpt 34, tél : 04 67 22 56 48 (ap. 20h) ou 04 67 07 10 87 (HB)

BMW K75S, année 1989, noire, 86500 km, révisée, valises, pare-cylindres, 2e main, 24000 F, dpt 33, tél : 05 56 75 45 46 (rép.)

BMW K75RT ABS, années 1995, gris foncé, 62000 km, pns nfs, freins nfs, pare-cylindres, 48000 F, dpt 93, tél : 01 49 88 90 64

BMW K75 ABS, année 1994, bleu Astrral,, 24000 km, TBE, entretien BMW, équip. BMW : valises, pte-paquets, pre-brise, pns nfs, 47000 F, dpt 95, tél : 01 34 13 53 17

BMW K75S ABS, année 1991, 45000 F, 42000 km, violet metal poignees chauffantes top ca se valises amort sport jauges essence temperature jantes alu sacoche bagster warning usure pneu 50/100 tel 0326575663 soir 20h00, dpt 51, tél. 0326575663

BMW K75RT ABS, année 1993, 51000 F, 52000 km, gris anthracite revisee bulle haute saco ches touring top case givi pare cylindre poignees chauffantes, dpt 75, tél. 0145883050

BMW K75C année 1988, 24000 F, 94000 km, tres bon etat, entretient par bmw, noir pare brise, warning, pare cylindre, pneu avant neuf, revision faite., dpt 94, tél. 0145132648/ 0160075206

BMW K75RT ABS, année 1995, rouge, 34000 km, alarme, valises, top-case, bulle hte, pare-cyl., dpt 54, tél : 03 83 81 07 41

BMW R80, année 1986, moteur, boîte, partie cycle, 15000 km, TBEG, 20000 F, dpt 07, tél : 04 75 98 77 43

BMW R 850 R, 1997, 51000 F, 21000 km, excellent etat, rouge, compte-tours et pare-brise. garantie constructeur 4 mois, dpt 83, tél. 0494508675

BMW R 90, 76, 20000 F, km, noir moteur refait bon etat, dpt 45, tél. 0238770958 travail

BMW K100, année 1984, 74000 km, TBE, peint. nve vert anglais, top-case, pare-brise, amortisseur nf, 25000 F, visible RP ou Nantes (44), dpt 44, tél : 02 40 59 44 20

BMW K100RS, année 1984, 96000 km, TBE, distrib. nve, valises BMW, amort. nf, pare-cyl., 22000 F, dpt 01, tél : 06 81 13 44 63

BMW R100RS/1, année 1990, 53000 km, valises, pte-paquets, sac. rés. BMW, amort. White Power, révisée, pns nfs, 47000 F, dpt 66, tél : 04 68 87 09 36

BMW K100RS1 ABS, année 1991, vert UK, 45000 km, entretien BMW, plaquettes, pns AV AR nfs, sacoches, top-case, tap. rés., TBE, 49500 F, dpt 80, tél : 03 22 40 13 32 (ap. 18h)

BMW R100GS, année 1993, noire, 47000 km, TBE, valises BMW, tap. sacoches Briand, entretien BMW, 40000 F, dpt 14, tél : 02 31 89 26 48

BMW R1100R, année 1996, rouge, 27000 km, pare-brise, valises, sacoche, 57000 F, dpt 78, tél : 01 44 43 70 47 (HB) ou 01 30 93 11 66 (Dom.)

BMW R1100RT 1100, année 1997, 86000 F, 14500 km, vert glacier etat neuf top-case bmw poi- gnees chauffantes proteges cylindres 2 pneus neufs, dpt 49, tél. 0241486370

BMW R1100R année 1996, 50000 F, 25000 km, rouge, valises, pare brise, compte tours, montre, porte bagages, dpt 37, tél. 02 47 05 44 02

BMW R 1100 GS, année 1995, 58000 F, 25000 km, noire, toutes options(abs, poignees chau ffantes, kit ergo, etc), top case, tapis de reservoir., dpt 13, tél. 06 09 06 24 47

BMW K1100LT ABS, année 1993, 52000 F, 76500 km, pneu av neuf plaquettes avant neuves tbeg, dpt 59, tél. 03 27 36 07 84 le soir

BMW R1100RT ABS, année 1996, 77000 F, 35000 km, vert glacier poignee chauffantes alarme tatouee para cylindre entretien bmw excellent etat, dpt 78, tél. 01 34 89 82 67

DUCATI 748 SP, année 1995, 13000 km, excel. état, 80000 F, dpt 26, tél : 04 75 55 98 71 (soir)

Ducati916, 1996, 85000 F, 15000 km, 08/11/96. rouge et jaune. visserie alu durit avia. vendu avec bequille monobras tapis+sacoche reservoir.

Bimota 650 BB1 supermono, 1996, 9500 km, nbses modifs techniques et esthétiques, prix nf 64353 F, vendue 59000 F, à voir absolument ! dpt 73, tél : 04 75 70 97 92

BMW R1100RT, 1996, 17000 km, état nf, poignées chauf., pare-cyl., 80000 F à déb., Patrice, dpt 06, tél : 04 93 47 12 88 ou 04 93 95 72 34 (le matin)

BMW 650ST, 1997, 6500 km, pare-brise, prot-mains, pare-cyl., top-case, valises, ent. BMW, valeur avec équip. 49000 F, vendue 40000 F, dpt 21, tél : 03 80 56 82 54

Ducati 500 Pantah, année 1980, 45000 km, habillage 600, batterie nve, joints spi, fourche nfs, entretien suivi, 16000 F, dpt 31, tél : 05 61 82 59 41

BMW R1100R ABS, année 1996, 20000 km, sacoche BMW, pare-brise BMW, pare-cylindres, TBE, 60000 F, dpt 47, tél : 05 53 93 00 66

Ducati 600 SS, année 1994, 38000 km, durit avia., kit Dyno, très bon entretien, double optique, 33000 F, dpt 44 et 69, tél : 02 40 49 72 48 ou 06 03 09 70 75

PETITES ANNONCES MOTO MAG

***Moto Magazine* vous propose plusieurs formules :**

- votre PA dans Moto Magazine (compléter la grille) :

► texte et photo couleur (photo papier fond clair horizontale) 100 F

► texte seul ..... 50 F

- votre annonce sur minitel 36 15 MOTOMAG (1,29 F/min)

PIÈCES DÉTACHÉES : **fournir copies de carte grise et d'identité. IMPÉRATIF**

Retourner ce coupon dûment rempli à l'adresse ci-dessous avant le 10 du mois

Ci-joint mon règlement de... F à l'ordre de MOTO MAGAZINE par

❑ Chèque bancaire ou postal ❑ Mandat lettre

❑CB n°|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

Date d'expiration... Montant à débiter :...F

Date & signature

Nom/Prénom .....

Adresse .....

Code Postal.....Ville .....

PA1141

Merci d'adresser votre règlement à MOTO MAGAZINE - SERVICE PA - 35 rue des Messiers 93100 MONTREUIL - Fax. 01 48 58 02 98 Par tel. au 01 55 86 18 05 de 11h à 17h du lundi au vendredi

garde boue ar ca rbone. 1 bulle 1 garde boue av 1 coque selle neuve. 1 porte bagage fabrique sur mesure., dpt 13, tél. 04 42 73 47 19 (repondeur)

Ducati SS 750, année 1991, 28000 F, 23000 km, rouge kit rechauffage carbus durite avia av cache selle factures, dpt 50, tél. 02 33 01 05 28

Ducati SuperSport 900, année 1993, 37000 F, 47500 km, rouge - kit chaine 500km pneu ar 1000km - batterie 500km, dpt 94, tél. 01 49 85 12 40

HARLEY DAVIDSON 1200, année 1991, 19000 km, nbx accessoires, entretien suivi, 59000 F, dpt 91, tél : 01 69 89 19 88 (ap. 19h)

HARLEY DAVIDSON FXD, année 1995, tes large, plus 6 phares, bates, selle custom duo, amortisseur court, radiateur huile, pot turn out, moutage Harley, 9000 km, tél : 03 28 68 26 10

HONDA CMC 125, année 1993, rouge, 14500 km, top-case, TBE, 12500 F à déb., dpt 91, tél : 01 69 09 64 22 (rép.)

HONDA 125 NSR, année 1996, rouge et gris, 11000 km, 20500 F, dpt 59, tél : 03 27 89 25 09

HONDA CX 400 CUSTOM, 22000 km d'origine, pns nfs, pots échap. nfs, valises et top-case Krauser, pare-brise fumé, comme nve, 20000 F, visible Angers, M. Sevestre, 28 ter rue Dupont Chaumont, 91800 Brunoy

HONDA 500 CB, année 1994, bdx, 25000 km, entretien suivi, TBE, 25000 F, dpt 27, tél : 02 35 87 67 05 (soir)

HONDA CB 500, année 1995, verte, 17200 km, dpt 75, tél : 01 42 93 59 69 (ap. 20h)

HONDA 600 CBR, année 1993, noire, 38000 km, pot chrome, bulle, goutte d'eau, tap. rés., pns nfs, plaquettes nves, état proche nf, 30000 F, dpt 95, tél : 01 34 68 94 43

HONDA 600 CBR, année 1995, 26000 km, Ermax, Mig, tap. rés., pns nfs, ent. suivi Honda, très propre, 36000 F à débattre, dpt 64, tél : 05 59 51 07 38

Honda CBR 600, année 1989, 27000 F, 23000 km, bleue blanc rouge tout d'origine, dpt 18, tél. 02 48 71 47 70

Honda CBR 600, année 1994, 40000FF F, 45000 km, cbr premiere main, excellent etat, devil, a larme, tatouage, revision honda tous les 5 000 kms, factures a l'appui, vendue entier ement revisee : tendeur de distrib, soupa pes, etc...04-70-45-73-76, dpt 03, tél. 04-70-45-73-7 6 ou 01 46 74 92 80

Honda CBR 600, année 1993, 38000 F, 26500 km, noire et rose-alarme-tatouage-bulle noir e haute-pot yishimura-pass de roue-pneu ar, batterie, bougies neufs-revision faite -tapis+sacoche reservoir, dpt 75, tél. 01 44 49 30 08

Honda CBR 600, année 1994, 42000 F, 18000 km, blanche rouge bleu super etat pneus neufs ligne yosch ici, dpt 51, tél. 03 26 59 48 94

HONDA SHADOW VT 600, année 1994, 8000 km, noire personnalisée, TBE, 29000 F, dpt 40, tél : 05 58 75 03 49 ou 05 58 06 19 00

HONDA 600 SHADOW, année 1997, 2350 km, sissybar, U + pte U, 40000 F, urgent, Sylvie, tél : 01 34 12 14 17 (WE) ou 01 39 35 01 10 (ap. 20h)

HONDA 650 CX TURBO, année 1984, bordeaux, 60000 km, état excep., très rare, dpt 66, tél : 04 68 92 71 63

HONDA VFR 750, modèle 1991, 57000 km, BEG, kit chaîne, tap. rés., bat. nfs, entretien Honda, révisée, 28000 F, dpt 17, tél : 05 46 04 72 94

HONDA 750 VFR, année 1992, 65000 km, TBEG, avec accessoires pour route, 29000 F, dpt 07, tél : 04 75 62 47 19

HONDA 750 SEVEN FIFTY, année 1995, noire, 32000 km, pare-brise, TBE, suivi Honda, 28000 F, dpt 25, tél : 03 81 49 55 37 (ap. 19h ou WE+lun)

HONDA 750 VFC, année 1995, gris métal, 3041 km, excel. état, 45000 F, dpt 33, tél : 05 56 27 12 03 (HR)

Honda CB 750, année 1996, 40000 F, 9000 km, noire parfait etat garantie jusqu'en mai 1998 carenage integral tapis reservoir bagster top case givi factures d'entretien, dpt, tél. 01 48 47 82 84

Honda VFR 750, année 1986, 11000 F, 52000 km, noire rouge grise cardan petite revision a prevoir propre tel :0608584734, dpt 91, tél. 0608584734

Honda VFR 750, année 1996, 50500 F, 8900 km, 1ere main, 8900 kg, tbe comme neuf, bleu fonce metal, dpt 18, tél. 0248273339 hb

HONDA 900 CBR, année 1992, 16000 km, excel. état, nbses options, garantie, dpt 13, tél : 04 90 59 89 27

HONDA 1000 CBX, année 1980, 61000 km, 6 cylindres, BE, diverses pièces nves, embrayage, alternateur etc + pièces détachées, 20000 F ou échange contre sportive, dpt 94, tél : 01 46 70 22 89 OU 06 11 20 23 88

HONDA VF 1000F, année 1984, noire, 60000 km, pns, chaîne, freins ok, distrib. à voir, région centre est Paris, urgent, cse départ, 8000 F à déb., tél : 02 48 50 06 04

HONDA CB 1000, année 1995, jaune-gris, 16500 km, Mig carbone, TBE, 46000 F + Windrack Honda + 2 valises, BE, 1500 F, dpt 83, tél : 04 94 21 97 46

HONDA 1000 CBR F, année 1989, 46000 km, 23000 F, dpt 54, tél : 03 82 22 24 59

HONDA 1000 CBR, année 1996, noir-jaune, bulle hte, pte-paquets, garantie 6 mois, argus 49500 F à déb., dpt 06, tél : 04 93 54 11 18 (soir)

Honda 1000CBR 1000, année 1996, 50000 F, 20000 km, pots lazer sac et tapis de reservoir bulle haute porte paquet top case tatouage plaquettes av neuve, dpt 92, tél. 0147072012

HONDA ST 1100 PAN EUROPEAN, année 1990, 63000 km, TBE, alarme, pns nfs, 41000 F, dpt 92, tél : tél : 01 46 14 50 85 ou 01 43 50 34 62 (soir)

HONDA 1100 PAN EUROPEAN MAX, 40000 km, 50000 F, paiement comptant, dpt 33, tél : 05 57 24 69 89 (ap. 19h)

KAWASAKI KZ 400 LTD, année 1979, 50000 km, rare, pare-brise, sacoches rigides E-U, urgent, 10000 F, Roger, dpt 34, tél : 04 67 55 54 31

KAWASAKI Z500 B, année 1980, 107000 km, 4 cyl., moteur ok 40000 km, fact. pièces, corrosion partie cycle, roule 1 fois/semaine, 5000 F à déb., dpt 77, tél : 06 11 82 97 61 (soir)

KAWASAKI 500 EN, année 1995, rouge-noir, 14000 km, bulle, sissibar, TBEG, 25000 F, dpt 47, tél : 05 53 49 03 87 (HR) ou 05 53 70 50 25 (HB)

VOTRE POT EN 48 HEURES PETANTES

TOUS MODELES MONTAGE IMMEDIAT* ET PRIX DISCOUNT

06 NICE	04 93 80 12 88	*53 St BERTHEVIN	02 43 37 25 91
09 SAVERDUN	05 61 60 34 32	*54 NANCY	03 83 30 57 05
*11 CARCASSONNE	04 68 11 47 47	56 LANESTER	02 97 76 30 83
*13 MARSEILLE	04 91 47 24 66	57 MOULINS LES METZ	03 87 38 44 19
15 AURILLAC	04 71 63 61 14	61 ALENCON	02 33 29 04 58
18 BOURGES	02 48 50 60 82	62 CALAIS	03 21 96 33 88
19 BRIVE	05 55 87 01 80	64 BAYONNE	05 59 46 46 09
24 SARLAT	05 53 59 42 95	65 TARBES ODOS	05 62 93 22 56
25 BESANCON	03 81 88 39 51	69 LYON	04 72 61 19 18
26 VALENCE	04 75 41 71 90	72 LE MANS	02 43 85 86 94
28 CHARTRES	02 37 30 17 88	73 CHAMBERY	04 79 68 23 00
29 BREST	02 98 46 51 24	78 COIGNIERES	01 34 61 44 66
*30 NIMES	04 66 29 75 50	81 ALBI	05 63 54 49 60
*31 TOULOUSE	05 62 72 34 37	82 MONTAUBAN	05 63 63 00 03
33 BORDEAUX	05 56 50 12 05	83 TOULON	04 94 89 42 41
34 FREJORGUES	04 67 22 05 02	84 AVIGNON	04 90 86 45 26
44 NANTES	02 40 76 11 00	86 POITIERS	05 49 45 15 15
44 ST NAZAIRE	02 40 22 58 67	88 EPINAL	03 29 34 32 14
45 ORLEANS	02 38 66 84 04	91 BURES/YVETTE	01 69 07 48 29
*49 ANGERS	02 41 72 18 18	93 AULNAY/BOIS	01 48 66 03 08

*Pratique la vente par correspondance.

* Sous réserve de disponibilité en stock ou chez le fournisseur. Chaque station est financièrement et juridiquement indépendante de la SARL CYCOM INTERNATIONAL-47150 MONFLANQUIN exploitante de la marque PNEU-BIS.

PNEU-BIS

N°1 DU PNEU MOTO EN FRANCE

Ducati 916 Strada, année 1996, 15000 km, garantie 7 mois, sans les silencieux carbones et l'ens. Bagster, 79500 F, dpt 13, tél : 04 42 73 47 19 (rép.)

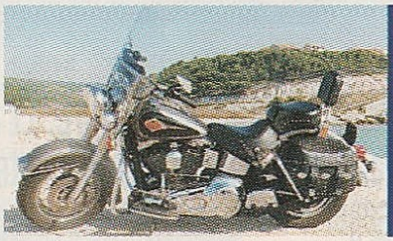
Honda CB 500, année 1995, 45000 km, TBEG, bulle Secdem, durit avia., fact., 26000 F, dpt 95, tél : 01 34 69 17 91

Harley Davidson WLA 750, année 1942, excel. état, factures récentes, 65000 F, dpt 59, tél : 03 20 32 13 38

Honda 600 CBR, modèle 1994, 16000 km, ttes options, pot Mig carbone, kit carrosserie complet, TBEG, à voir, prix argus, dpt 30, tél : 04 66 52 70 04 (HB) ou 04 66 83 48 97

Harley Davidson Sporster 1000, année 1983, beau custom rouge et chrome, BE, 38000 F à déb., dpt 92, tél : 01 40 96 13 73 (soir)

Honda 650 Révéré, année 1991, 61000 km, TBEG, 2 sacoches, 20000 F, dpt 33, tél : 05 57 88 35 40



Harley Davidson Heritage Classi, 1996, 7500 km, alarme sirène, étrier 6 pistons, radiateur Black Siver, prix nf 140000 F, vendue 100000 F, dpt 13, tél : 04 42 88 86 07

Honda NTV 650, année 1994, 34000 km, TBEG, 24000 F, dpt 44, tél : 02 40 34 62 00

KAWASAKI 500 GPZ S, année 1996, noire, 8500 km, 1 an de garantie Kawa, prix à déb., dpt 27, tél : 02 32 39 60 02 (ap. 18h)

KAWASAKI 500 EN, année 1997, rouge, 8000 km, sissy-bar, pare-brise, tatouée, 325000 F, dpt 76, tél : 02 35 41 24 35

Kawasaki GPZ 500, année 1995, 25000 F, 8000 km, dpt 51, tél. 03 26 54 73 17

Kawasaki Zephyr 550, année 1996, 19000 F, 15000 km, utilisation auto ecole, dpt 51, tél. 03 26 54 40 49

KAWASAKI 600 ZZR, année 1994, noir-bleu, 20200 km, TBEG, tatouée, 37000 F, dpt 17, tél : 05 46 04 63 80

KAWASAKI ZX6R, année 1996, noire, 19500 km, bulle hte, 40000 F, dpt 93, tél : 01 49 88 90 64

KAWASAKI ZX6R, année 1995, rouge-violet, 28000 km, état impec., révisée (factures), pns nfs, conduite avec prudence et amour, 38000 F, dpt 83, tél : 04 94 19 37 45

KAWASAKI 600 ZZR, année 1995, rouge et noir, 25000 km, tatouage, alarme Air Max, 38000 F, dpt 83, tél : 04 94 59 18 55

KAWASAKI GPZ 750 ZX A1, année 1983, complète, 60000 km + doc tehcnique, 6000 F, dpt 91, tél : 01 69 29 62 98 (HB) ou 01 69 53 11 49 (Dom.)

KAWASAKI 1000 GTR, année 1990, blanc nacré, 46000 km, révisée, pneus récents, chaîne distribution neuve, 28000 F, visible 93, tél : 01 48 61 47 21 (soir)

KAWASAKI 1000 GTR, année 1997, verte, 12000 km, protège-rés., platine top-case Givi, plaquettes AV AR nves, pn AR nf, révision faite, 62000 F, dpt 76, tél : 02 35 04 47 18 (soir)

Kawasaki GTR 1000, année 1994, 37000 F, 115000 km, couleur bordeaux tbe, dpt 28, tél. bureau :0238627962

KAWASAKI 1100 ZZR, modèle 1991, 36500 km, peinture Godier Genoud, état nf, 40000 F, urgent, dpt 95, tél : 01 34 66 50 20

KAWASAKI 1100 ZZR, année 1992, noire, 35000 km, Full Power, ligne Devil, cadre poli, gicleurs etc, état neuf, 40000 F, dpt 59, tél : 03 27 68 23 73

Kawasaki GPZ 1100, 1996, 40000 F, 10000 km, rouge très bon etat origine, dpt 51, tél. 03 26 54 73 17

Kawasaki ZZR 1100, année 1994, 46000 F, 30000 km, couleur bleue/orange + antivol + porte p aquet adaptable, dpt 68, tél. 03 89 54 39 41

MCC 600, année 1992, 8000 km, moteur XTE, cadre 600TT, TBE, dpt 69, tél : 05 63 36 49 60 (HB)

MOTO GUZZI V50 II, année 1979, rouge, 63000 km, TBE, modèle rare, 14000 F, dpt 76, tél : 02 35 88 51 22

Moto-Guzzi V 50, 1982, 16000 F, 31200 km, reel tbe comme neuve px a deb, dpt 21, tél. 06 11 45 03 29

MOTO GUZZI 1000 LM4 S18, année 1988, BE, 25000 F, dpt 31, tél : 05 61 75 05 63 (rép.)

MOTO GUZZI 1000 CALIFORNIA 2, 115000 km, BEG, origine, pns AV AR + silencieux échappement nfs, 26000 F, cse double emploi, dpt 67, tél : 03 88 21 56 85 (HB) ou 03 88 32 50 48 (soir)

MOTO GUZZI CALIFORNIA 1100I, année 1994, 23000 km, pare-brise, sac. rigides latérales, sissy-bar, 50000 F, dpt 95, tél : 01 39 97 45 99

MOTO GUZZI 1100 INJ, année 1997, 10000 km, série anniversaire numérotée, pare-brise, sac. cuir, pn AR nf, rév. ok, 65000 F, dpt 76, tél : 02 35 72 76 00

Moto-Guzzi California 1100, 1995, 55000 F, 18300 km, jaune et noire, pare brise, valises guzz i, reposes pieds passagers, pots harley, dpt 75, tél. 01 42 06 82 53 dom; 01 44 54 29 09 hb

Moto-Guzzi Le Mans 1000, 1985, 25000F px a deb moteur refait tbe a saisir, dpt 21, tél. 06 11 45 03 29

MZ ETZ 125, modèle 1993, rouge, 3250 km, allumage à revoir, pare-brise, état impec., 5500 F, dpt 91, tél : 01 64 56 90 21 (soir)

SUZUKI 125 RG, année 1992, 18500 km, TBE, pns + bat. nfs, 13000 F, dpt 91, tél : 01 69 52 24 71

SUZUKI 500 GSE, année 1995, bleue, 11190 km, pare-brise, 22500 F, dpt 94, tél : 01 43 99 93 46 (rép.)

SUZUKI 600 BANDIT N, 22000 km, pot FRC, dpt 29, tél : 02 98 67 02 46

SUZUKI 600 BANDIT, année 1996, bleu turquoise, 4500 km, carénée, tatouée, garantie 18 mois, 30000 F, dpt 02, tél : 03 23 82 29 72 (rép.)

SUZUKI 600 BANDIT GSF, année 1996, rouge, 9500 km, bulle hte, plateau, TBE, factures révisions, garantie 02/98, 33000 F, dpt 93, tél : 01 48 55 60 86

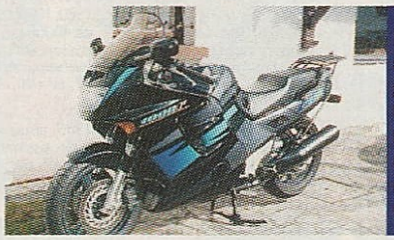
Honda CB 750 K6, année 1976, 60000 km, parfait état, 4 pots nfs, moteur refait, tél : 02 47 93 15 87 (ap. 19h)

Honda 1100 Goldwing, bleue, moteur refait, factures à l'appui, nbx chromes, dpt 44, tél : 02 40 25 35 10 (ap. 19h)

Honda VFC 750, année 1993, rouge, custom, 17500 km, état nf, prix argus 37000 F, urgent, dpt 47, tél : 05 53 41 70 13 (HR)

Honda GL 1500 ASP, 1996, 37000 km, alarme, tat, longues portées, intercoms, 2 HP ar, factures entretien, 99500 F à déb., ou éch avec GT, dpt 46, tél : 05 65 38 24 98

Honda 1000 CBR, année 1991, 55000 km, état impec., tatouée, top-case, pns nfs, pots récents, 29000 F, dpt 94, tél : 01 48 76 68 00



Honda 1000 CBR, année 1996, noir-gris, 17000 km, TBE, bulle hte, pte-paquets, 50000 F argus, livraison possible, dpt 33, tél : 05 56 57 52 20

Kawasaki ZX6R, année 1995, 22000 km, état nf, factures, passage de roue, double optique Dinatel, bulle violette, 40000 F, Cyril, dpt 45, tél : 02 38 31 07 97

Moto Guzzi 1100 California, année 1996, 10000 km, sac. rigides 40L, gd pare-brise, pare-cyl., état nf, 59000 F, dpt 09, tél : 05 61 69 61 30 (HR)

Kawasaki 750 GPX, 1989, 34000 km, TBEG, peint., pns, kit chaîne, bulle hte, frein, roulement nfs, selle pers, durit avia., 4/1 Devil, filtre KN, rév, 25000 F, dpt 94, tél : 01 49 78 76 45

Moto Guzzi Calif. 1100 I, année 1997, 10000 km, série anniverssaire numérotée, pare-brise, sacoches cuir, pn AR nf, rév. ok, 65000 F, dpt 76, tél : 02 35 72 76 00

Kawasaki 1000 Z, année 1977, 44917 km, moto collection 600 F/an, BEG, nb fact., 15000 F, dpt 06, tél : 04 93 77 73 04

Suzuzki Bandit 600 N, 1996, 11500 km, exc. état, pns nfs, garantie usine 3/98, tatouée, acces. carbone, 32000 F à déb., dpt 57, tél : 03 87 29 07 01 ou 06 12 37 61 44

Tout l'accessoire est sur le 36 15 Cardy aux meilleurs prix !!

Motards, stoppez les frais !!!

Profitez de nos promos hebdomadaire. Et aussi : commande accessoires et catalogue. adresses de nos points de vente. Adhésion Cardy club, fiches moto. Messagerie en direct, Jeux...

1,29F la min.

Suzuki Bandit 600, année 97, 33000 F, 7300 km, turquoise bulle ermax haute +origine tatouee garanti 2ans suzuki+ 1 an katana, dpt 13, tél. 04 91 56 38 68

Suzuki Bandit 600, année 1996, 30000 F, 4500 km, bleu turquoise, garantie 18 mois, dpt 02, tél. 03 23 82 29 72

Suzuki Bandit 600, année 1996, 33000F F, 1500KMS km, rouge peu servie etat impeccable option pare-cylindres poignees arriere prix a debattre tel :06-80-25-91-33 repond eur, dpt 51, tél. 06-80-25-91-33-repondeur

Suzuki GSXF 750, année 1992, 20000 F, 65000 km, grise, dort garage, entt revisee : filtre s, carbu, vidange, 1 disque avt neuf, pl aquettes avt-arr recentes, echapp 2000km, pneus recents, porte-bagages, tatouee, entretenue, dpt 75, tél. 01 47 07 16 58

Suzuki GSX F 750, 1992, 24000 F, 29000 km, mod. gris et noir, alarme, sacoche res., porte bag., tatouage, vente cause nais, dpt 77, tél. 01 6027 9855

Suzuki GSXF 750, année 1992, 24000 F, 67000 km, gris metal unis. moteur refait - pneus + pot devil + freins neufs. peinture neuve - super etat (factures disponibles) - entierement revisee (bougie,...) tel eric : 01 47 31 33 81 (bur), dpt 75, tél. 01 47 31 33 81/01 40 03 0096

SUZUKI VX 800, année 1991, grise, moteur refait à neuf, 30000 km, bien entretenue, 25000 F, dpt 89, tél : 03 86 42 73 54

SUZUKI 800 VX, année 1992, rouge, 26000 km, TBE, 19000 F à déb. dpt 13, tél : 04 91 64 17 95 (HB) ou 04 91 78 25 23

SUZUKI 800 VX, année 1993, 27000 km, sac rés Bagster, état nf, 23000 F, dpt 06, tél : 04 93 60 82 48 (soir)

SUZUKI VX 800, année 1996, 16000 km, garantie 07/98, plaquettes et pns nfs, révisée, 32000 F, dpt 95, tél : 01 34 25 27 33 (HB) ou 06 12 33 78 53

SUZUZKI 1100 GSXR, plastiques AR, selles, réservoir, prix à déb., dpt 59, tél : 03 27 26 47 29 (ap. 17h) ou 06 07 14 77 26

SUZUKI 1100 GSXG, année 1992, 31000 km, parfait état, 30000 F, dpt 35, tél : 02 99 52 64 27

SUZUKI 1100 GSXR, année 1992, 38500 km, clignos, passage roue AR, bulle Ermax, tatouée, amort. direction, échap. Devil, 36000 F, Timothée, dpt 78, tél : 01 30 74 55 07

BMW R100RT année 1982, 70000 km, TBE, avec Krausers + top-case, radio, CB, 2 pots nfs + 2 flutes, 35000 F, dpt 43, tél : 04 77 35 28 50

Honda CB 500, année 1994, 24000 km, 1ère main, Fournales, sacoches., tête de fourche, sac. rés., état nf, 25000 F, dpt 89, tél : 03 86 97 12 51 ou 06 08 45 14 24

Yamaha 850 TDM année 1996, jaune, 19000 km, TBE, garantie 13 mois, pots Mig alu, housse rés. cuir + Bagster, 2 sac. AR, 43000 F, dpt 13, tél : 04 90 96 22 70 ou 04 42 48 47

Aprilia 650 Pegaso année 1996, noire, 2700 km, TBEG, tatouée, garantie 2 ans, 35000 F à déb., dpt 63, tél : 04 73 19 09 96

Honda 650 Dominator, année 1990, 52000 km, TBE, pns AV AR nfs, top-case, entretien régulier, factures, 13000 F, dpt 95, tél : 01 34 30 09 47

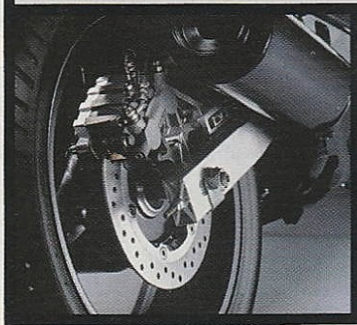
Yamaha 660 XTZ année 1991, 27000 km, TBE, embr. nf, peinture perso, 15000 F, dpt 77, tél : 01 60 17 43 39

Les Concessionnaires HONDA

OPERATION REPRISE

Cote de l'officiel +3000 Frs *

CBR 1000 F



* Pour tout achat d'une CBR 1000 F (V) neuve (soit 65 970 Frs, prix clés en mains au 01/10/97) votre concessionnaire Honda reprendra votre ancienne moto aux conditions de la cote de l'officiel + 3000 Frs, quel que soit l'état de votre véhicule. Valeur de reprise au cours moyen indiqué du mois diminué de 10% pour frais professionnels ainsi que du montant de remise en état, le cas échéant. Offre valable jusqu'au 31/12/97, réservée aux particuliers dans la limite des stocks disponibles.

Pour consulter la liste des modèles concernés par cette opération :
TAPEZ 3615 CLUBHONDA - 2,23F/min.

Dans tout le réseau

HONDA

Photos non contractuelles

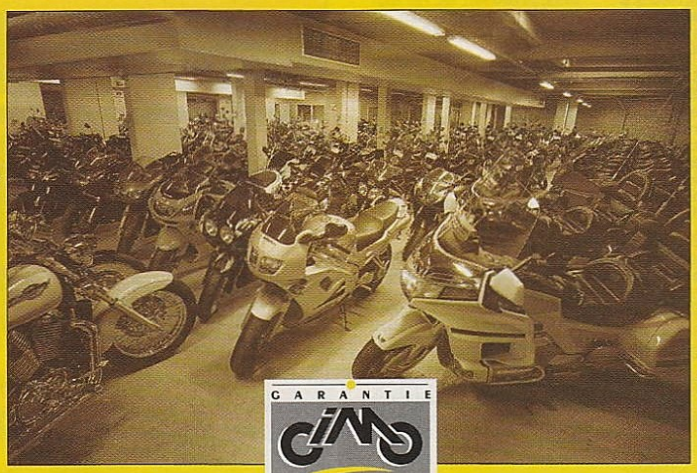
LA MEILLEURE OCCASION DE TROUVER SA MOTO

POUR ACHETER
- 300 motos contrôlées
- Crédit - Assurance
- Service Recherche

POUR VENDRE
- Achat ferme
- Dépôt-vente
- Reprise tout modèle

LA LOCATION
- Du 125 au 1 500
- 48 H/semaine
- Longue durée pour 125 cc

SERVICES
- Accessoires
- Atelier
- Services rapides



PARIS 75018
237 rue Marcadet
Tél : 01 53 06 60 60
Fax : 01 53 06 60 61
Métro : **Guy Moquet** (L 13)
Périph : **Porte de St Ouen**
Direction Place de Clichy

TOULOUSE 31300
62 avenue de Lombez
Tél : 05 61 77 27 27
Fax : 05 61 77 27 28
Métro : **Patte d'Oie**
Rocade : **Sortie Hôpital Purpan**
Direction Centre Ville

OUVERT DE 10H A 19H DU LUNDI AU SAMEDI

Minitel : 3615 code CIMO - Internet : http://www.cimo.fr

Sélectionné par : Paris pas Cher / Paris au Meilleur Prix / Le Petit Futé / Paris Combines

SUZUKI 1200 N BANDIT, année 1996, noire, 19000 km, bulle Givi, pare-cyl., tatouée, 38000 F, dpt 38, tél : 04 76 96 32 39 (midi)

SUZUKI 1200 BANDIT S, année 1997, 8000 km, tap., sac. Bagster, antivol Abus, pns nfs, amortis. EMC nf, 47000 F, dpt 13, tél : 04 42 88 76 47 (Dom.) ou 04 42 87 15 85 (HB)

SUZUKI INTRUDER année 1995, 6000 km, custom, état nf, pns nfs, 46000 F, dpt 86, tél : 05 49 48 73 34

TRIUMPH 900 T-BIRD, année 1995, 27000 km, 1ère main, très bien entretienue, 47000 F, dpt 83, tél : 06 09 53 02 73

TRIUMPH 900 DAYTONA, année 1996, jaune, 30000 km, révisée, pn, chaîne nfs, alarme, garantie 5 mois, 52000 F, dpt 95, tél : 01 39 82 50 11

TRIUMPH 900 TROPHY, année 1996, verte, 1800 km, bulle hte, tatouage, pte-paquets, protège-tubes, garantie 07/98, 55000 F, dpt 75, tél : 01 45 88 85 74

TRIUMPH 1200 TROPHY, année 1997, rouge, 2500 km, rodage soigné, pte-paquets, cse appt, 65000 F, Laurent, dpt 94, tél : 01 48 73 35 21 (rép.) ou 06 11 70 59 09

Triumph Trophy 1200, année 1997, 65 000 F, 2500 km, trophy rouge sept 97 rodage soigne porte bagage vendu cause achat apparteme nt dept 94 tel : 01.48.73.35.21 (repondeur) ou 06.11.70.59.09, dpt 94, tél. 01 48 73 35 21

YAMAHA 535 VIRAGO, année 1993, noire, 30000 km, sac., saute-vent, pns BE, factures, 21500 F à déb., dpt 75, tél : 01 40 50 31 35 (rép.)

YAMAHA VIRAGO 535 SP, année 1994, 11450 km, cdes av., GB AR Fat Bob sissybar + modifs + pièces d'origine, 23000 F, dpt 91, tél : 01 69 28 78 42

YAMAHA 600 DIVERSION XJS, année 1992, verte, 24000 km, tout équipée, top-case, tapis etc, 21000 F, dpt 92, tél : 01 47 39 96 97

YAMAHA 600 DIVERSION, année 1993, verte, 42000 km, plaquettes, kit chaîne, 1 pn nfs, bulle hte, 19000 F, dpt 78, tél : 01 30 21 81 27

Yamaha XJS 600 Diversion, année 1997, 32500 F, 8800

Kawasaki 1100 ZZR, année 1991, 29000 km, pn AV AR nfs, 4/1 inox Nikko, housse rés., parfait état, bulle hte, 35000 F, dpt 33, tél : 05 56 17 04 40

Kawasaki 1100 GPZ, modèle 1996, bleue, 8000 km, garantie 05/98, pte-bagages Givi, état neuf, 43000 F, dpt 75, tél : 01 43 41 86 93 (Dom.) ou 01 44 68 25 72

Moto Guzzi 850 Le Mans, année 1978, restaurée, pots Lafranconi, jantes Borani rayons, excel. état, dpt 76n, tél : 02 35 72 06 26 (soir, rép)

Moto Guzzi 1000 SP, année 1982, 80000 km, BE, bat. nve, 15000 F, dpt 69, tél : 04 74 05 85 92

Moto Guzzi 1100 Sport carbus, modèle 1996, 25000 km, TBE, rév. garage, équipée (pots etc), 52000 F à déb., dpt 76, tél : 02 35 38 15 63

Suzuki 800 VN Intruder, année 1996, bleu turquoise, 1ère main, 6700 km, 39000 F, dpt 28, tél : 02 37 27 17 15

Suzuki 1400 Intruder, année 1992, 19000 km, nbses modif., travail très propre et soigné, état concours, 48000 F à débattre, dpt 62, tél : 03 21 74 30 51

Yamaha 125 TZR, année 1992, 11500 km, TBE + 10L synthèse + gants, 14000 F, dpt 03, tél : 04 70 28 64 52

Yamaha 500 RDLC, année 1984, 25000 km, TBE, 30000 F, dpt 42, tél : 04 77 83 81 21 (HB)

Yamaha 600 Diversion XJS, année 1997, 5000 km, encore garantie, 35000 F à déb., tél : 03 85 44 57 59

km, bleu avec porte-bagages, dpt 93, tél. 01.48.96.91.10

Yamaha Diversion XJS 600, année 1994, 24000 F, 21000 km, grise, 1ere main, top-case, sacoche-reservo ir bagster, pare-cylindre, gravage antivol garde boue arriere, bulle haute. tel :0130 5254h bureau, 0130698104domicile., dpt 78, tél. 01 30 52 54bur. 01 30 69 81 04dom.

YAMAHA 650 FZR R, année 1995, type YZF, 7000 km d'origine, bulle Ermax, révisée, toutes factures, 32000 F, urgent, Sébastien, dpt 95, tél : 01 34 18 21 20 (rép.)

YAMAHA 650 XS US, année 1981, nbses pièces moteur nves, look roadster, 16000 F, dpt 91, tél : 01 69 94 01 27

YAMAHA DRAGSTAR XVS 650, année 1997, nve (22/10/97), noire, 200 km, 40000 F, dpt 95, tél : 01 44 29 90 01

YAMAHA 750 FZX, année 1990, rouge, parfait état, 30000 km, pns, pot nfs, rév. ok, sissybar, pare-carter, pare-brise, 30000 F, Mireille, dpt 75, tél : 01 47 70 91 47 (Dom.) ou 01 60 37 98 57 (HB)

YAMAHA FZ 750 année 1989, TBE + Suzuki RH 250, année 1985, tél : 06 12 14 74 29

YAMAHA VIRAGO 750, année 1994; excel. état, 9800 km seulement, 1ère main, sac., bulle + nbx accessoires, 35000 F, dpt 13, tél : 04 91 72 10 76 (18h)

Yamaha YZF 750, année 1993, 40000 F, 33000 km, peint pers pot mig coque av ar jmv disqu e brembo garde av ar carbone guidon spie rgler pneus neufs arbres a cames racing, dpt 93, tél. 01 48 31 60 04

Yamaha YZF 750, année 1993, 34000 F, 30000 km, belle, alarme classe 4, garde-boue carbo ne, pots mikko racing, kit chaine, plaqu ettes, pneus recents, revision generale + reglage sur banc dynojet, dpt 13, tél. 04 42 89 19 25

YAMAHA 850 XS, année 1980, refaite de A à Z, haut moteur 7000 km, peint., amort., selle... nbses pièces et accessoires, TBEG, 15000 F, dpt 31, tél : 05 61 07 42 48

YAMAHA 850 TDM, année 1991, noire, 46900 km, bulle hte, top-case, frein AV/AR nfs, révision à 45000 km, 24000 F, dpt 92, tél : 01 46 67 73 95 ou 06 08 71 83 65

YAMAHA 850 TDM, année 1993, verte, 39000 km, TBE, 1ère main, pn AR 1500 km, kit chaîne nf, factures à l'appui, 35000 F à déb., dpt 49, tél : 02 41 52 08 06 (ap. 21h)

YAMAHA 850 TDM, année 1994, rouge-bdx, 28000 km, TBE, cse bébé, 37000 F, dpt 75, tél : 01 45 96 24 63 (HB) ou 01 43 73 63 25

YAMAHA 850 TDM, année 1996, verte, 18000 km, garantie 05/99, tatouée, tapis rés., pns nfs, révision faite, factures, 43000 F, visible 78, Elisabeth, tél : 01 30 21 57 57 (HB) ou 01 64 91 58 85 (Dom.)

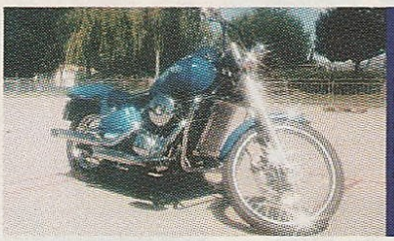
YAMAHA 850 TDM, année 1996, jaune-gris, gar. 04/98, 11000 km, alarme, tatouage, bulle hte, d'origine, sac et tapis rés., état impec., 45000 F, dpt 91, tél : 01 69 78 30 54

YAMAHA 850 TDM année 1996, jaune, 12500 km, tatouage, selle perso, 90% d'autoroute,

Yamaha Spécial 750, 1979, 52000 km, 3 cylindres, transmission par cardan, moteur et organes nfs, 8000 F, J-C Charton, 10 rue Haute, 77650 Soisy Bouy

Yamaha 600 XJN, 1996, grise, 19000 km, TBE, selle confort, bulle Ermax, tap. + sac, 27000 F, dpt 93, tél : 01 43 02 82 09 (Dom.) ou 01 48 61 09 85 (HB)

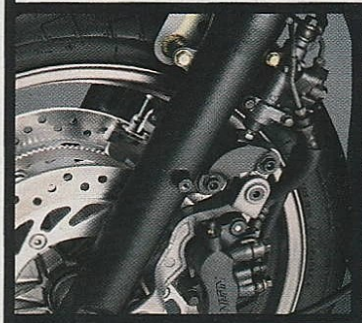
Suzuki 1100 GSXR 1989, moteur refait, kit Dynojet + KN, pot Devil Endurance, jante 5,50, durite avia., CDI 750 etc, état parf, 29000 F, dpt 64, tél : 06 11 36 13 05



Kawasaki VN 800 A, année 1996, 3500 km, ttes options, sac. cuir, cse double emploi, 39000 F, dpt 06, tél : 04 93 83 47 47

MOTO PUZZLE
Des pièces d'occasion toutes marques
Envoi contre remboursement et livraison possible
354, Bd National - 13 003 Marseille
Tél : 04 91 50 37 70
Créée par la FFMC

Les Concessionnaires HONDA
OPERATION REPRISE
Cote de l'officiel +5000 Frs*
ST 1100-A



* Pour tout achat d'une ST 1100 A (V) neuve (soit 99 970 Frs, prix clés en mains au 01/10/97) votre concessionnaire Honda reprendra votre ancienne moto aux conditions de la cote de l'officiel + 5000 Frs, quel que soit l'état de votre véhicule. Valeur de reprise au cours moyen indiqué du mois diminué de 10% pour frais professionnels ainsi que du montant de remise en état, le cas échéant. Offre valable jusqu'au 31/12/97. réservée aux particuliers dans la limite des stocks disponibles.

Pour consulter la liste des modèles concernés par cette opération :
TAPEZ 3615 CLUBHONDA - 2,23F/min.

Dans tout le réseau
HONDA
Photos non contractuelles

TBE, 45000 F, dpt 93, tél : 01 48 68 56 14

YAMAHA 850 TRX, année 1996, 13500 km, garantie 04/98, tap. rés., pots carbone, alarme, tatouage, urgent, 39000 F, dpt 91, tél : 01 60 83 20 32 (rép.)

YAMAHA 850 TDM FREE-WAY, année 1997, rouge, 3500 km, 2 valises latérales, pare-moteur, état nf, garantie 98, 46000 F, dpt 75, tél : 01 43 49 56 24 (24h/24)

Yamaha TDM 850, année 1996, 42000 F, 19000 km, 850 tdm du 02-96 bleu nuit pare cylindre ensemble top case valises nofango tel 05 58 52 05 66, dpt 40, tél. 05 58 52 05 66

Yamaha TDM 850, année 1997, 45000 F, 8000 km, top case + valises+bagster+bequille cent rale pneus neufs o km garantie 22 mois revision effectuee tres belle, dpt 19, tél. 05 55 17 11 14

Yamaha TDM 850, 1996, 43000 F, 18000 km, verte, tatouee, garantie jusq 05-99 tapis reservoir, pots marving revision pneus neufs appeler elisabeth du mardi au samedi de 9h00 a 19h00 au 01 30 21 57 57 bureau, dpt 78, tél. 0130215757 bur ou 01 64 91 58 85

Yamaha TDM 850, année 1996, 46000 F, 5500 km, verte du 22/11/96 (mod97), tatouage et t op case. etat neuf. urgent cause double emploi. (en conge jusqu' au 04/09/97), dpt 95, tél. bur 01 34 30 32 67 dom 01 30 31 30 12

YAMAHA XJ 900, année 1988, 67000 km, 12000 F, dpt 38, tél : 04 76 68 26 37

YAMAHA 900 XJ, année 1992, 37000 km, top-case, bulle hte, sac. rés., pare-cyl., 23000 F, dpt 78, tél : 01 30 51 83 15

YAMAHA 900 DIVERSION, année 1994, verte, 21700 km, bulle hte, TBE, top-case, tatouée, pn nf, tapis rés., type 4KM, dpt 92, tél : 01 46 38 09 86

YAMAHA 900 XJS DIVERSION, année 1996, 11000 km, tatouée, tap. rés., sous garantie, 41500 F, dpt 93, tél : 01 43 30 53 49 (HB) ou 01 40 04 62 38

Yamaha XJS Diversion 900, année 1996, 45000 F, 3000 km, noire, pare carter, tapis reservoir bulle haute, monorack givi etat neuf, couche garage, dpt 75, tél. 01 40 31 58 26 dom 01 49 93 58 14 bur

Yamaha XJ 900, année 1987, 15000 F F, 58000 km, carenage integral chaplot - pot 4/1 - pneus recents - durit aviation - bat - bougies bobines rlt neufs - carbu ok- peinture reservoir à faire, dpt 91, tél. 01 60 75 68 32

YAMAHA VIRAGO, année 1994, noire, 14500 km, guidon corne de vache, sissybar, révisée, 25000 F, dpt 57, tél : 03 87 06 16 47

YAMAHA V-MAX 1200, année 1990, 29000 km, bien équipée, antivol, tatouée ext, 35000 F, dpt 93, tél : 01 43 05 97 74 ou 06 12 78 22 32

YAMAHA 1200 FJ ABS, année 1991, bleu-blanc, 74000 km, 3 valises, tap. rés. Fournales, emb., distrib., segm., disques, freins et pots nfs, tatouage, 29000 F, dpt 75, tél : 01 40 44 96 90 (soir)

YAMAHA XJR 1200, année 1996, noire, 5000 km, peu servi, 48000 F, dpt 94, tél : 01 45 94 55 40

YAMAHA 1200 XJR, année 1996, 19000 km, TBE + équip., 43000 F, dpt 58, tél : 03 86 36 19 26 (ap. 18h)

YAMAHA 1200 XJR, année 1997, King Replica, 3300 km, état nf, petite reprise possible, dpt 41, tél : 02 54 33 92 26

Yamaha XJR 1200, année 1996, 35000 F, 21000 km,

Yamaha 750 FZ, année 1991, 52000 km, top-case, Devil 4/1, tap. rés., plaquettes et pns AR nfs, excel. état, 21000 F, dpt 75, tél : 01 43 58 43 18

Yamaha 750 YZF, 1993, 30000 km, alarme, carbone, pots Racing, kit chaîne, plaquettes, pneus récents, rév + réglage sur banc, 34000 F, dpt 13, tél : 04 42 89 19 25

Yamaha 750 YZF R, année 1994, 20000 km, modèle unique, 45000 F, dpt 95, tél : 06 08 65 98 45

Yamaha 1000 FZR, année 1988, 4200 km, peinture perso, pns nfs, entetien régulier, 29000 F, dpt 87, tél : 05 55 03 90 77 (HR)

Yamaha 1200 FJ, année 1992, bleu-blanc, 22000 km, exc. état, sac. rés., pte-bges, 32000 F, dpt 27, tél : 02 32 62 50 50

Yamaha Royal Star, modèle 1996, 22000 km, ttes options, garantie 6 mois, 80000 F, crédit pos., dpt 08, tél : 03 24 41 24 40 (ap. 20h)

Honda Transalp 600, 1987, 39000 km, d'origine, état excep., pns, freins nfs, options, frein AV Brembo, 18500 F, dpt 95, tél : 06 60 23 24 89 ou 01 34 14 42 99 (soir)

Honda 600 Transalp, année 1993, 15000 km, hauteur réglable, top-case, exc. état, 28000 F, dpt 84, tél : 04 90 78 13 42

Honda 650 Dominator, année 1990, équipée supermotard, 44000 km, TBE, batterie nve, plaquettes, top-case, 27000 F, dpt 27, tél : 02 35 23 21 34

Honda 750 Africa Twin, année 1991, 39500 km, entretien Honda, TBEG, 28000 F, dpt 45, tél : 02 38 63 03 86 (rép.)

2 Gilera 600 RC, année 1992, 5000 km, 14000 F + 9000 km, 18000 F, dpt 16, tél : 05 45 31 46 13 (WE + fêtes)

Suzuki 350 DRS, année 1991, 9000 km, superbe + pièces, origine, 18500 F à déb., dpt 91, tél : 01 64 95 21 98

Yamaha 125 TDR, année 1997, 5500 km, peinture perso nve, top-case, état nf, tatouée, sous garantie, 24000 F, dpt 93, tél : 01 48 57 29 45 (rép.)

Yamaha 600 XTE, année 1995, 6000 km, 23000 F, dpt 13, tél : 04 42 68 05 64 (soir)

Yamaha XT 600 E, année 1996, 6300 km, état nf, révisée, garantie constructeur, 23000 F, dpt 06, tél : 04 93 58 85 19 (soir)

Yamaha 600 TTE, année 1997, supermotard, 2000 km, état neuf, valeur 43000 F, vendue 37000 F, dpt 45, tél : 02 38 39 34 90

couleur : bordeaux garantie : 02.98 pneu avant mz1/ pneu arriere mz2 filtre kn/ durite avia/ huile de fourc he plus epaisse entretien suivi tel : 0130724758 cedrick, dpt 95, tél. 0130724758

Yamaha FJ1200ABS, 1992, 36000 F, 45000 km, noire, bleu, beige, tbetat, valises et top case, abs. echange possible contre moto bmw, dpt 62, tél. 03 21 91 43 31

YAMAHA 1300 VENTURE ROAYLE, année 1993, 38000 km, BE, 63000 F, kit 15 Hechard pour 1300 Venture, 38000 km, 10000 F, dpt 87, tél : 05 55 48 08 03 (ap. 20h)

TRAILS

HONDA XL 350 R, année 1987, 22000 km, TBE, 14000 F, livraison pos., dpt 58, tél : 03 86 85 06 01 (HB)

HONDA XLR 600, année 1984, réservoir Jumbo, version Paris-Dakar, TBE, 11000 F, dpt 28, tél : 02 37 37 67 87

HONDA 600 TRANSALP, année 1993, verte, 52000 km, BE général, factures, révision, 2 top-cases, 23000 F, dpt 77, tél : 01 60 44 17 19

HONDA 600 TRANSALP, année 1994, bdx-noir, 37000 km, bulle hte, béq. centrale, top-case Maxia, TBE, 27000 F, dpt 75-78, tél : 01 40 41 48 82

HONDA 600 TRANSALP, année 1995, noir-gris, 22000 km, bulle hte, top-case, TBE, à voir, 30000 F, dpt 60, tél : 03 44 21 86 90 ou 01 48 38 45 45 (HB)

HONDA 600 TRANSALP année 1995, bdx-noir, 22000 km, bulle hte, kit chaîne nf, 28000 F, dpt 34, tél : 04 67 52 37 26

HONDA 600 TRANSALP, année 1997, rouge, 3500 km, top-case, état nf, 41000 F, dpt 76, tél : 02 35 50 61 83

Honda Transalp 600, année 1991, 21000F F, 43000 km, bleu blanc, avec top case, sacoche reservoir, bulle haute et nombreuses pieces (pneu, carrosserie, etc...) bon etat general, revisee, dpt 02, tél. 03 23 64 85 33 ou 03 23 06 23 63

Honda XLM 600, 1986, 12000 F, 33000 km, tbe pneu kit chaine neuf double optiques avec tete de fourche, dpt 34, tél. 04 67 73 10 71 apres 14h

HONDA 650 DOMINATOR, année 1991, rouge, 43000 km, BEG, moteur révisé, 17000 F, dpt 92, tél : 01 46 20 27 37

HONDA 650 DOMINATOR, année 1997, 5500 km, comme nve, TBE, 31000 F, ok reprise enduro, dpt 69, tél : 04 74 71 75 00

KAWASAKI 500 KLE, année 1994, gris-violet, 10000 km, TBE, bulle hte Ermax, 23000 F, dpt 78, tél : 01 30 65 89 39 (soir)

SUZUZKI 350 DRS, année 1991, 6600 km, excel. état, pns nfs, 13000 F, CS arrêt, dpt 77, tél : 01 64 06 63 88 (soir)

SUZUKI DR 350, année 1992, 8000 F + rés. Acerbis 16L, 1000 F, dpt 92, tél : 01 41 15 04 64

SUZUKI 600 DJEBEL, année 1988, moteur, pns, embray. nfs (facture), 11000 F, dpt 26, voir M. Montagne, Les Andrivets, 26460 Mornans

SUZUKI 650 DRSE, année 1995, 10000 km, top-case, tatouage, kit chaîne nf, 26000 F, dpt 02, tél : 03 23 71 90 32

Suzuki DR SE 650, année 1993, 18000 F, 20000 km, noir, bon etat, pignon central neuf, dpt 30, tél. 04 66 62 08 75 le matin/66298969

Suzuki DRS 750, année 1990, 19500 F, 12800 km, bleue kit chaine neuf pneu av ar t66 neu f plaquette av ar 500 kms couche en gara gge etat exp moto, dpt 93, tél. 01 48 66 58 67

TRIUMPH 900 TIGER, année 1993, noire, 30000 km, état neuf, 37000 F, visible Nantes (44), dpt 14, tél : 02 40 85 12 81

YAMAHA 125 TDR, année 1993, noir et bleu, 17300 km, état impec., 14500 F, Belgique, tél : 00 32 95 21 60 47

YAMAHA 125 TDR, année 1997, noire, 2000 km, état nf, 18500 F, dpt 44, tél : 02 40 97 82 96

Yamaha 600 XT E, année 94, 20500 F, 10800 km, bleue et noire - parfait etat - revision ok - factures - pneu ar freins batterie neufs - top case et antivol, dpt 92, tél. 01 45 73 46 61

Yamaha XTE 600, année 1996, 26000 F, 10500 km, bon etat, dormi garage, tatouee, pneu ar riere neuf, porte bagages, verte et bord eau, dpt 14, tél. 02-31-86-23-83

Yamaha Tenere 600, année 1985, 7000 F, 50000 km, bleu tenere, realesage et piston neuf, pot first, kit chaine neuf, pneus 1500kms, dpt 80, tél. 03. 22.93.09.50

YAMAHA 660 XTZ TÉNÉRÉ, année 1992, blanc-rouge, 17000 km, pn AV + bat. nfs, TBE, 20000 F, dpt 76, tél : 02 35 28 02 79

Yamaha XTZ Super Tenere 750, année 1990, 28000 F, 36000 km, aune bleu top case protege reservoir n'a roule que de 90 a 93 pour raison prof exceexcellent etat occasion 1ere main a saisir cause achat gros cube, dpt 93, tél. 01 48 37 38 31

Yamaha Super Tenere 750, année 1990, 20000 F, 57000 km, top case bulle hte poignees chauffantes pneu ar neuf disques av neufs tres bien entretenue tres bon etat coul bleu tel 0324334284 apres 18h00, dpt 08, tél. 0324334284 apres 18h00

SIDE-CARS

BMW K100RT, année 1985, 112000 km + side Jeaniel, 1988, kit 15, chauffage, crochet attelage, radio, top-case, sacoches, TBE, 44000 F, dpt 76, tél : 02 35 44 32 23

MOTO GUZZI CALIF 3, année 1987 + Jeaniel Captain, kit 15 homologué, 4 places, 40000 km, 1ère main, TBE, 50000 F justifiés, dpt 39, tél : 03 84 58 95 50 ou 03 84 70 25 70

PIÈCES DÉTACHÉES

POUR 500 GPZ, modèle 1996, bulle (valeur 1195 F), clignO AR (valeur 238 F) et ligne complète échap. (valeur 4335 F), nfs, vendus moitié prix, dpt 92, tél : 01 69 40 00 63 (rép.)

POUR SUZUKI 600 BANDIT, vends pot d'échappement d'origine + guidon d'origine, le tout en bon état, 1000 F, Fabrice, dpt 78, tél : 01 34 89 68 54

ROUES AR 14 ET AV 15, pour GL 1500, pour attelage, servi 2 ans, 3500 F + pot US, presque nf, 1900 F, dpt 13, tél : 04 42 55 34 97

PIÈCES TURBO, + 600 XR + habits cross : bottes 42/43 + pantalon + gants + NSR 125 à vendre, année 1993 en l'état sans carénage, dpt 34, tél : 04 67 58 79 33

POT MIG, quasi nf, garantie 6 mois, inox, pour 1200 Bandit, 1500 F, dpt 75, tél : 01 45 82 15 89 (soir)

DIVERS

HONDA QR 50 (ENFANT), bon état, peu roulé, rouge à voir, 2500 F, à débattre, dpt 60, tél : 03 44 21 86 90 (soir)

Les Concessionnaires HONDA

OPERATION REPRISE

Cote de l'officiel +7000 Frs *

GL 1500 SE

Dans tout le réseau

* Pour tout achat d'une GL 1500 SE (V) neuve (soit 134 970 Frs, prix clés en mains au 01/10/97) votre concessionnaire Honda reprendra votre ancienne moto aux conditions de la cote de l'officiel + 7000 Frs, quel que soit l'état de votre véhicule. Valeur de reprise au cours moyen indiqué du mois diminué de 10% pour frais professionnels ainsi que du montant de remise en état, le cas échéant. Offre valable jusqu'au 31/12/97, réservée aux particuliers dans la limite des stocks disponibles.

Pour consulter la liste des modèles concernés par cette opération :
TAPEZ 3615 CLUBHONDA - 2,23F/min.

HONDA

Photos non contractuelles

L'ARTISAN DU CUIR

AB CUIR

Spécialiste des vêtements moto et ville depuis 30 ans

Toutes réparations :
fermeture Eclair, pressions, coutures, poches, changement de panneaux, de tricots, accros...
Adaptation : Longueur bras et jambes..
Changement de doublure (thermique, coton)
Personnalisation et tous autres travaux sur demande

NOUS FABRIQUONS SUR MESURE ET SUR STOCK POUR HOMME ET FEMME

Jeans'cuir - Blouson cuir (pilote - Fly - Jacket)
Vêtements de ville cuir adaptés à la moto
Avec protections invisibles
Doublure conforme FFM - FIM

63, Boulevard Brune - 75014 Paris - Tél : 45 41 07 55 - Fax : 45 41 62 55

SCOOTER RUMI, année 1955, à restaurer, moto Rumi super sport bi-carburateurs restaurée, année 1955, dpt 38, tél : 04 76 05 50 17 (HR)

HONDA SPAZIO 250, année 1995, 21000 km, parfait état, bulle hte, 25000 F à déb., dpt 76, tél : 02 35 02 04 36

ACCESSOIRES

BLOUSON FURYGAN, noir, T48, BE, 700 F, dpt 79, tél : 05 49 81 18 35

VÊTEMENTS MOTO MG, pantalon cuir T36, combinaison pluie TM, bottes T36, état nf, tél : 02 32 27 51 65 (ap. 18h)

BOTTELIN DUMOULIN, 1 valise 33L + 2 valises 25L + 1 platine gd raid + kit transalp, 1300 F, dpt 93, tél : 01 48 38 41 38 ou 01 47 65 70 35

SACOCHE RÉSERVOIR, + tapis Kawasaki 1000 GTR, blancs, état nf, 400 F, dpt 92, tél : 06 07 84 84 00 ou 01 53 89 03 42

POUR CB 500, top-case Givi 29L, monorack Givi, butée monorack, état nf, 800 F, dpt 92, tél : 01 47 99 05 61 (rép.)

VALISES + TOP-CASE, Bottelin Dumoulin, BE, avec clefs, 1500 F, dpt 83, tél : 04 94 83 93 91 ou 06 11 51 58 50

2 VALISES + 1 top-case avec dosseret 33L Bottelin Dumoulin + pte-bagages avec fixation routière, prix nf 4000 F, cédés 1500 F, dpt 95, tél : 01 34 10 42 89 (rép.)

RECHERCHE

RECHERCHE SUZUKI 1100GSX, 1980/81 et Kawasaki Z1000J 1982/83 en bon état ou accidentées, pour pièces, dpt 95, tél : 01 39 80 88 64

RECHERCHE MOTEUR 125 TS, année 1987, ou moto incomplète, urgent, Bruno Copin, 28 bis av Gambetta, 94100 St Maur des Fossés

RECHERCHE PIWI 50, pour enfant 6 ans, complet ou à refaire, entre 1500 et 2500 F, dpt 47, tél : 05 53 68 03 65 (HR)

RECHERCHE REMORQUE MOTO, pour atteler derrière mon Sumo et renseignements pour transfo en side, Thierry, dpt 26, tél : 04 75 82 83 12

RECHERCHE POUR BMW R80RT, année 1989, monobras, valises rigides Touring + support, dpt 31, tél : 05 61 76 31 61

RECHERCHE MOTEUR, Kawa Z1000, dpt 76, tél : 02 35 98 16 43 ou 06 09 94 47 50

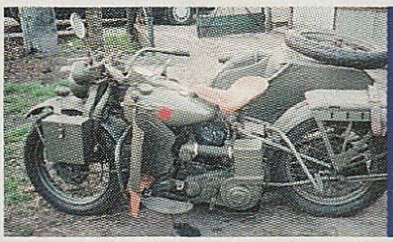
RECHERCHE PLACE un box aux environs de la porte de Vincennes ou de Nation à Paris pour Sevent fifty. Contacter Frédéric au 01 43 73 90 21

MOTARD CHERCHE À LIER CONTACTS Détenu au centre pénitentiaire des Baumettes à Marseille, Marc Micallef voudrait partager sa passion de la moto, synonyme de liberté, avec des motards de l'extérieur. Ecrivez-lui : 102313/K C2036 Bt B, 2-13 chemin de Morgiou, 13404 Marseille cedex 20

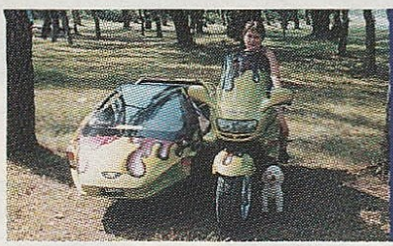
Yamaha 750 Super Ténéré, année 1990, 55000 km, super état, entretien suivi, pns, kit chaîne récents, 20000 F, dpt 33, tél : 05 57 25 36 77 (soir)

Yamaha 750 XTZ, année 1991, 44000 km, excel. état, bulle hte, tap. + sac rés., top-case, tube échap. inox (rare), tatoue, révisée, 23000 F, cse bébé, dpt 92, tél : 01 40 96 13 73 (soir)

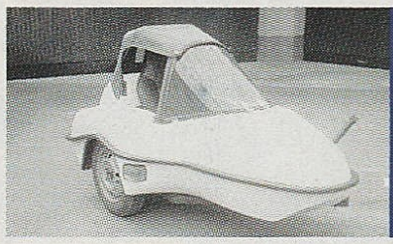
Yamaha 750 XTZ Super Ténéré, année 1995, 20000 km, tatouage, alarme, bulle hte, top-case Givi 42 L, tapis et sac. rés., 33000 F, dpt 94, tél : 01 42 11 92 34



Harley Davidson militaire WLA 750, année 1942 + side-car, marche AR, feux black-out, pelle, radio US, jerrycan, excel. état, 60000 F, dpt 59, tél : 03 20 32 13 38



GTS Mega Comete, 1995, 26000 km, pot sortie gauche, selle perso, peint. perso, bulle haute, baches perso, état nf, tatouée, 120000 F, dpt 78, tél : 01 30 88 72 86



Side Jewel, blanc, 1 place, TBE, pn nf, attaches Moto Guzzi, siège baquet, 7500 F à déb., visible Ardennes, livraison poss., dpt 67, tél : 03 88 21 56 85 (HB) ou 03 88 32 50 48 (soir)

Yamaha 900 XJ, année 1984 + side Captain 1,5 pl., 78000 km, homologué, 38000 F, dpt 38, tél : 04 76 65 36 71 (HR)

Yamaha 1100 XS, 1979, 85000 km + side Jeaniel Captain, kit 15 Beringer, 4 Fournales, fourche balancier nve, vendus 41000 F, dpt 33, tél : 05 56 32 80 75

MOTO PUZZLE

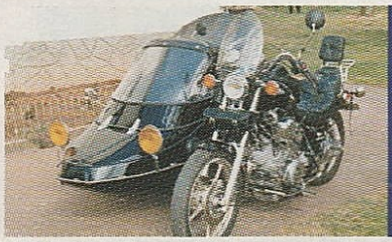
pièces d'occasion toutes marques

Envoi contre remboursement et livraison possible

354, Bd National - 13 003 Marseille

Tél : 04 91 50 37 70

Yamaha 1100 XS, + Polifay, année 1980, 72600 km, kit 15, fourche à balancier, peint. nve, 4/1 complet inox, selle nve, remorque, 52000 F, dpt 47, tél : 05 53 87 09 66



Yamaha Virago 1100, année 1992, 35000 km + Poli Fay, 1995, BE, homologué, 40000 F, dpt 29, tél : 02 98 39 63 21

Yamaha 1200 FJ, Mega, année 1991, ttes options, TBE + toit rigide, 73000 F, dpt 33, tél : 05 56 72 69 55

Scooter Aprilia 125 Leonardo, année 1996, 15000 km, TBE, 15000 F avec accessoires, tél : 03 44 87 48 20

Motoneige Polaris 500, EFI Classic Touring, performant, 2 places, impeccable, 32000 F, dpt 05, tél : 06 80 21 56 23

Scooter Yamaha 250 YP Majesty, année 1996, 12000 km, marquage antivol, TBE, révisé, 26000 F, dpt 78, tél : 01 39 62 33 91

Honda 500 CB, volée Vitry (94) 02/11, modèle 1996, 35000 km, BT90R, tatouée F000198, Imm 7906, QW 94, merci pour tout renseignement, tél : 01 49 60 71 10 (rép.)

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION

CONSOMOTARDS

▶ Tests comparatifs

- **Bagages**
  - 8 sacoches de selle 128
  - Sacs à dos 131
  - Valises, top-case 137
- **Antivols**
  - 48 antivols testés, 37 rejetés 126
- **Pneus sport-GT :** 8 radiaux 124
  - pneus trails 119
- **Freins**
  - Plaquettes d'origine ou adaptables 129
- **Plaquettes :** 60 montes adaptables 136
- **9 pneus méconnus** Avon - Bridgestone
  - Pirelli - Metzeler - Maxxis 135
- **Produits anti-crevaison** 139
- **Quelle coupe de marque pour débuter en compétition** 142

▶ Entretien

- **Nettoyage moto**
  - 40 produits testés 125
- **Nettoyants main**
  - 25 produits testés 127
- **Kits chaînes :** 5 adaptables testés 130
- **Analyse d'huile** 135

▶ Équipement

- **Bottes:**
  - 14 paires sur 60000 km 128
  - Bottes TT 132
- **Cuirs & vestes moto :**
  - 10 pantalons cuirs 131
  - Vestes TT 132
  - Vestes, blousons et pompes (en ville) 137
  - Equipements sport 140
  - 10 blousons de cuir (made in France) 141
- **Gants:**
  - 20 modèles au crash-test 129
  - Gants TT 132
- **Manchons et poignées chauffantes** 124
- **Combinaisons anti-pluie** 134
- **Casques:**
  - 18 casques de 900 F à 3200 F 127
  - Casques et lunettes TT 132
  - Les 10 casques les plus vendus 138
- **Ceintures de reins:**
  - 9 modèles pour... se tenir au chaud 133

▶ Divers

- **Transport animaux** 87
- **Service Après Vente :** test vérité 126
- Achat à l'étranger 127
- Faire appel à un avocat 131
- Rouler en moto des années 80 133
- Test matériel de camping 138
- Test imperméabilisants 142

ESSAIS MOTOS

▶ Aprilia

- 125 Rallye 87
- 125 Aprilia Classic 125
- 650 Pegaso cube 135

▶ Bajaj 125 124

▶ Bimota 900 Mantra 124

▶ BMW

- R 100 R 86
- K 1100 LT 87
- K 1200 RS 136
- R 1200 Cruiser 139
- K 1200 RS ABS 140
- R 1200 C 141

▶ Buell S3T 137

▶ Cagiva 600 Canyon (34 cv) 126

▶ Ducati

- 750 SS 131
- 250 Mark 3 D 134
- 900 ST2 137
- 750 Mostro 138

▶ Harley 1340 Springer 88

- Harley SportsterDyna, Softail, Electra 131
- 1340 Electra Glide Ultra Classic 139
- 883 Sportster 140

▶ Honda

- 250 Rebel 126
- 1500 F6C 129
- CBR 1100 XX/CBS 140
- VFC 750 140
- 250 Foresight 140

▶ Kawasaki

- 1100 Zéphyr 88
- 1100 GPZ ABS 125
- 750 H2 Métisse 125
- 750 Zéphyr 2 127
- ER 5 131
- 1100 ZXR 136
- 500 EN 137

▶ Suzuki

- 125 AN 124
- 750 GSX-R 124
- 750 GSX-F 128
- 800 VZ Marauder 133-140

▶ Triumph

- 900 Sprint 124
- 900/1200 Trophy 125
- Daytona T 595 134
- 900 Thunderbird Sport 142

▶ Yamaha

- 850 TDM 127
- 1000 GTS/ABS 140
- 650 XVS Dragstar 140

COMPARATIFS

▶ Sportives & tourismes

- Yam 660 SZR - MuZ 660 Skorpion 125
- Yam 850 TRX - Honda 900 CBR - 1100 Guzzi Sport- Ducati 900 Mostro - Triumph 900 Tiger 126
- Yamaha 600 YZF - Yamaha 600 FZR - Honda 600 CBR 127
- BMW R 1100RT, K 1100LT, Triumph 1200 Trophy, Honda 1100 Pan, Kawasaki 1000 GTR, Yam 900 Diversion 128
- Honda 1100 XX, Yamaha 1000 YZF, BMW K 1100 RS 132
- Kawa 600 ZX6R - Yamaha 750 YZF - 1500 Goldwing - F6C 135
- Honda VTR 1000 F - Suzuki TL 1000 S - Kawasaki ZX-7R Honda CBR 900 RR 136
- Muz 660 Traveller - Honda 800 Pacific Coast - BMW R 1100 RT 138
- Moto Guzzi 1100 Sport - Triumph T 595 Daytona - Yamaha 100 Thunderace 142

▶ Basiques & roadsters

- Honda 500 CB - Suz 500GSE - Yam 250 Virago S 124
- Suzuki 1200 Bandit - Yamaha 1200 XJR 125
- Yamaha 600 XJN, Honda 500 CB, Honda 650 NTV, Kawasaki ER5, Suzuki 500 GSE 133
- Buell 1200 M2 Cyclone, HD 1200 Sporster Sport 137
- Kawa 1100 ZRX, Triumph T509, Guzzi V10 Centauro, Yamaha V Max 139

▶ Customs & cruisers

- Triumph 900 Adventurer - Kawasaki 800 VN 127
- Harley 1340 Road King injection - Yamaha 1300 Royal Star 129
- Honda 750 Shadow C2 - Kawasaki 800 VN Classic 138
- Yamaha XV 125, Aprilia 125 Classic, Suzuki 250 TU 139
- BMW R 1200 C, Guzzi 1100 California EV, Kawa VN 1500 Classic, Harley 1340 Dyna Wide Glide 141

▶ Trail

- Yamaha 850 TDM BMW F650 - Suzuki 650 DR 127
- Yamaha TT 250R, Kawa KLX 250R, Husqvarna WR 250, Suzuki DR 350SE, Honda XR 400R 132
- Rieju 50 RR, Derbi 50 Sendar 133
- BMW F 650, Honda 650 SLR, Kawasaki 650 KLR, Aprilia 6,5 134
- Honda Transalp - Aprilia Pegaso^3 - Suzuki Freewind 138

▶ Permis 34 cv

- 9 motos (customs, routières et trails) 137

▶ Neuf ou occasion

- Kawasaki 1100 ZZR 133

▶ Side car

- Honda 1100 ST

▶ Scooters & 125 cm^3

- Yam 250 Majesty, Honda 250 Spazio, Yam 250 XV, Honda 250 Rebel 128
- GUIDE D'ACHAT spécial 125 129
- Suzuki AN 125 - Yamaha SR 125 131
- Douze 125 cm^3 à l'essai 136

OCCASION DU MOIS

- Yamaha 750 Fazer 124
- BMW K75 125
- Suzuki 400 Bandit 126
- Honda 750 VFR 127
- Yamaha 240 et 535 Virago 128
- Suzuki 750 GSX-F 128
- Kawasaki 600 ZZR 129
- Yamaha 660 XTZ 130
- Kawasaki 1100 ZZR 131
- Honda 900 CBR 131
- Ducati 750 SS 131
- Triumph 900 Trident 132
- Yamaha 125 SR 133
- BMW K 100 134
- Yamaha 850 TDM 135
- Suzuki VX 800 135
- Suzuki 350 DR 136
- Honda 750 Seven Fifty 137
- À moins de 15000 F 138
- Yamaha 1200/1300 Venture 139
- Honda 250 NX 140
- Yamaha 500 XV 141
- Aprilia Pégaso 142

BON DE COMMANDE

MERCI DE M'ADRESSER LES EXEMPLAIRES SUIVANTS :

n°s commandés	quantité	prix unitaire	TOTAL
		29 F	
		29 F	
		29 F	
		29 F	
		29 F	
		29 F	
HS Occasion ❑96 ❑97		40 F	

cocher la case du n° désiré

MM 143

❑M ❑Mme ❑Mlle

Nom & Prénom .....

Adresse .....

.....

.....Code postal.....

Localité .....

Je joins un chèque correspondant au montant des numéros commandés (frais de port et d'emballage inclus) à :
MOTO MAGAZINE - COMMANDE D'ANCIENS NUMÉROS - 35, rue des Messiers - 93100 MONTREUIL

cote de l'occasion

3615 Motomag 1,29 F la mn.

Cote indicative pour machine en bon état et entretenues. Mises en circulation entre le 1er sept et 31 août de l'année de référence.
Moyenne kilométrique : 6000 pour une 125, 10000 jusqu'à 500 et/ou monocylindre, 15000 pour plus de 500 et multicylindre.

	NEUF	96	95	94	93	92	91	90
Aprilia								
125 AF1 Futura				15000	13500	12000	11000	
125 Classic	27490	25000	23000					
125 Europa				14000	12000	10000		
125 Leonardo	21590	18500						
125 Pegaso			17000	13000	11000	10000	9500	9000
125 Rallye Tuareg				11000	10000	9300	8800	8500
125 Red Rose			17500	16000	14500	13000	12000	11000
125 RS/Extrema	34990	26000	20500	18000				
250 RS	45990	37000	31000					
600 Pegaso				19000	17000	15500	14200	13000
650 Moto 6.5 Starck	34990	29000	24000					
655 Pegaso		32000	28000	24000	20500	18000		
655 Pegaso3 Cube	42990							
BMW								
F650 Funduro	43900	34000	30500	28000				
F650 Strada	43900							
K75 Base		54000	45000	40000	34300	30800	27000	23000
K75 ABS		60000	52000	47000	42000	37000	32000	30000
K75 Ultima		55000						
K75 Ultima ABS		65000						
K75 RT		64500	57000	50000	44000	39000	35000	
K75 RT ABS		72000	64000	56000	49000	43000	38000	
K75 RT Ultima	81800	63000						
K75 RT Ultima ABS	89900	71000						
K75 S			48000	43000	38000	34000	31000	28500
K75 S ABS			52500	46000	40500	36000	32500	30000
K 1 ABS (1000cc)				65000	56000	50000	45000	42000
K100 LT						45000	39000	34000
K100 LT ABS						51000	45000	40000
K100 RS 1 ABS					54000	48000	43000	39000
K1100 LT			65000	57000	50000	45000		
K1100 LT ABS		82000	74000	66000	60000	55000		
K1100 LT ABS Ed-Speciale	105900	85000	73000	65000				
K1100 LT ABS High Line	107600							
K1100 RS		71000	63000	56000				
K1100 RS ABS		75000	67000	60000	55000			
K1200 RS	101000							
R80			40000	35000				
R80 GS			44000	40000				
R80 R			41000	37000				
R80 RT			45000	41000				
R850 R	66500	51000	47000					
R100 GS			50000	45000	41000	37000	33000	30000
R100 GS Paris-Dakar		60000	52000	46000	41000	37000	34000	32000
R100 LT			51000	45000				
R100 R Classic		50000	43000	37000	32000	28000		
R100 R Mystic		50000	45000	41000				
R100 RT		60000	51000	44000	38000	33000	29000	26000
R1100 GS Base	73800	61000	54000	49000				
R1100 GS ABS	81900	68000	60000					
R1100 R	69500	55000	50000					
R1100 R ABS	77600	64000	58000					
R1100 RS Base	79100	63000	56000	51000	47000			
R1100 RS ABS (poignees+valises)	90000	72000	65000	59000	54000			
R1100 RS ABS Pack	93200	75000	67000	60000	55000			
R1100 RT ABS	96900	80000						
R1200 C Base	84900							
Buell								
1200 M2 Cyclone	64995							
1200 S1 Lightning	69995							
1200 S3T Thunderbolt	78495							
1200 S3 Thunderbolt Touring	82595							
1200 White Lightning	76990							
Cagiva								
125 Blues					15000	12000	10000	9000
125 Freccia						14000	11800	10000
125 K7				12500	11000	10000	9500	
125 Mito (EV)	36720	25000	20000	17000	15000	13300	12000	
125 N1	33720							
125 N90				13000	11300	10000	9000	
125 Planet								
125 Roadster	20810	14000	11300	10000				
125 Supercity	30720	20000	17500	16000	15000	14000		
125 W8 R	21800	15000	13300	12000	11000	10000		
125 W8 R Super Motard	24330	16000						
350 W12 A (4Tps)	44570	33000	26000	21000	18000	16000		
600 Canyon	38880	28000						
600 Canyon LW	39600							
600 River	35970	27000	23000					
600 W16	32970	24000	20000	18000				
600 W16 Super Motard	37450	25000						
750 Elephant		39000	33500	30000				
900 Canyon	66900							
900 Elephant		46000	40000	36000	33500	31500	30000	
Daelim								
100 Altino	15650							
125 VS	25900							
Ducati								
400 Supersport semi-carenee			30000	27000	25000			
400 Supersport carenee					27000	24000		
600 Mostro	47990	38000	33000	30000				
600 Mostro Dark	40990							
600 Supersport semi-carenee		37000	34500	30000				
600 Supersport carenee	47890	37500	32800	33000				
748 SP	110090	90000	85000					
748 Strada Monoplace		64000	60000					
748 Strada Biplace	84390	67000	63000					
750 Mostro	57990	46000						
750 Sport							22000	20000
750 Supersport semi-carenee			39000	35000	31000	28000	26000	
750 Supersport carenee	56590	44000	40000	35000	32000	30000		
888 Strada			58000	51000	46000			
900 Mostro	68990	55000	49000	45000	43000			
900 Mostro Serie Speciale		62000						
900 Supersport carenee	68690	55000	50000	46000	42000	39000	37000	
900 Supersport Superlight			55000	49000	43000	39000		
906 Paso							33000	30000
907 IE						36000	32500	
916 SP		105000	95000	90000				
916 Strada Monoplace	83990	70000	60000					
916 Strada Biplace	101080	82000	75000	70000				
944 ST2	69900							
Enfield								
500 Standard	24700	20000	16000					
500 Deluxe (select G)	26300	21000	17000					
Gilera								
125 Crono			13000	12000	11000	10000		
125 CX				12500	11500	10500		
125 Freestyle				11000	10000	9000		
125 MXR				11500	10000	9000	8000	7000
125 RC Top Rallye					11000	9300	8000	7000
125 SP01					10500	9000	8000	7000
125 XR2					10000	9000	8000	7000
600 Nordwest				18000	16000	14000		
600 RC				15000	13000	11500	10000	9000
Harley-Davidson								
883 Sportster uni	49900	41000	36000	32000	29000	27000	26000	25000
883 Sportster Hugger uni	51900	43000	38000	34000	31000	29000	27000	26000
1200 Sportster Sport uni	66400	56000	48000	42000	37000	33000	30000	28000
1200 Sportster Custom uni	69900	58000						
1340 Super Gl. uni				65000	55000	53000	45000	42000
1340 Dyna Super Gl. uni	84400	72000	68000					
1340 Dyna Gl. Low Rider uni	99900	82000	77000	74000	72000			
1340 Dyna Gl. Conv. uni	106700	87000	78000	67000				
1340 Dyna Wide Gl. uni	107900	90000	80000	73000	70000			
1340 Low Rider Custom				69000	65000	60600	51000	49000
1340 Softail Custom uni	107900	90000	80000	72000	65000	59000	54000	50000
1340 Softail Spring. uni	108900	93000	83000	75000	68000	62000	57000	53000
1340 Bad Boy bicolore	111900	92000	85000					
1340 Fat Boy uni	108900	90000	80000	74000	69000	64000	59000	55000
1340 Her. Softail Cl. uni	114700	96000	84000	73000	67000	62000	56000	52000
1340 Her. Softail Spring. bicol.	124900							
1340 El. Gl. Standard uni	99900	86000						
1340 El. Gl. Road K. carbu uni	110400	92000	82000	76000				
1340 El. Gl. Road K. inj. uni	115900	100000						
1340 El. Gl. Cl. carbu uni	120300	97000	88000	80000	73000	67000	62000	58000
1340 El. Gl. Cl. inj. uni	125800	105000						
1340 El. Gl. Ultra Cl. carbu uni	139300	113000	102000	91000	83000	76000	70000	65000
1340 El. Gl. Ultra Cl. inj. uni	144800	120000						
Honda								
125 CA Rebel	25970	20000	17000					
125 CG	15970	13000	11300	10000	9000	8400	6800	6200
125 CH Spacy	21750	14000	12500	11400	10600	10000		
125 CM	22900	18000	16000	14200	12600	11200	10000	9000
125 CRM	23970	19000	16800	14800	13000	11500	10200	9200
125 NSR R	29970	23000	20000	18000	16000	14500	13000	12000
125 NX Trans-City	21970	17000	15000	13000	11500	10000	9000	
250 CM Rebel	28970							
250 CB Two-Fifty		19000	17000	16000				
250 CN Spazio	36590	28000	24000	20500	18000	16000	14500	13000
250 NX			24500	21000	18000	15500	13500	12000
400 VFRR				37000	32000	28000	26000	
500 CB	35970	29000	26000	24000				
500 CB-S	36970							
600 CBR	59470	47000	40000	34000	29000	25000	22000	20000
600 VT Shadow	44970	37000	32000	28000	24000	21000	18000	16000
600 XLV Transalp	45990	36000	31000	27000	23500	20500	18000	15900
650 NX Dominator	36470	30000	27000	24000	21000	18000	16000	15000
650 NTV Revere	39970	33000	29500	26000	23000	20500	18500	17000
650 SLR	31970							
750 CB Seven-Fifty	44970	36000	31000	27000	24000	22000		
750 XRV Africa Twin	58970	47000	42000	37000	32000	28000	24000	
750 VF RC45	149990							
750 VFC	61560	45000	42500	39500	37000			
750 VFR	65970	54000	46000	39000	33000	28000	25000	23000
750 VT C2 Shadow	47870							
800 PC Pacific Coast					37000	33000	30500	28700
800 PC Pacific Coast 97	68000							
800 VFR	67970							
900 CBR RR Fire-Blade	76970	64000	56000	49000	43000	38000		
1000 CB F (Big One)	57970	45500	40500	36500	33500			
1000 VTR F (Fire Storm)	65470							
1000 CBR F (Dual CBS)	69560	54000	46000	39500	34000	30000	27000	25000
1100 CBR XX (Black Bird)	77970							
1100 ST Pan European	81970	66000	57500	51000	44500	39000	34500	31000
1100 ST Pan E. ABS-TCS-CBS		99970	80000	69000	61000	55000	50000	
1100 VTC (Shadow)			48000	43000				
1100 VTC2 (Shadow)	78970	61000	55000					
1500 GL Goldwing Aspencade			96000	84000	74000	66000	60000	
1500 GL Goldwing SE	134970	110000	98000	87000	77000	67000	58000	
1500 GL F6C	102970							
Husqvarna								
610 TE (Enduro-4Tps)	49620	35000	29000	23500	21500	19500	18000	
Kawasaki								
125 KDX	25995	20000	17000	15500	13000	11000	9000	8500
125 KMX	21595	17000	14500	12500	10500	9000	7700	7500
200 KDX	30950							
250 KLX	35100							
250 EL	31895	24000	20000	17000	14500	12500	11000	
250 Estrella	30795							

	NEUF	96	95	94	93	92	91	90
400 ZXR		40000	37500	35000	30000	26000	22500	20000
500 EN	39895	32000	27000	23500	21800	18500	15400	14000
500 ER5	31995							
500 GPZ	37975	30000	26000	22500	19500	17000	15000	13500
500 KLE	35925	31000	26000	23100	20400	18000	15500	
550 Zephyr	39895	28000	24000	22500	20000	18000		
600 Eliminator	45975	32000	28000					
600 ZX6R	55995	45000	40000					
600 ZZR	53995	41500	37000	33000	29500	26500	24000	22000
650 KLR		24000	20000					
650 KLX R	42650	31000	26000	22500	20000			
650 Tengai						16000	15000	14000
750 Zephyr	45990	34000	29000	26000	22500	20000	18000	
750 ZXR			48000	42000	37000	33000		
750 ZXR R		68000	60000	51000	44000	38000		
750 ZX7R	66995	56000						
750 ZX7R R	91095	70000						
800 VN	49995	38000	34000					
800 VN Classic	51995	43000						
900 ZX9R	69995	52000	47000	44000				
1000 GTR	70995	53000	48000	44000	39000	33000	29600	28000
1100 Zephyr		38000	34600	31000	28000	25300		
1100 GPZ	60975	44000	40000					
1100 GPZ ABS	70995	55000						
1100 ZRX 11	56995							
1100 ZZR	76495	61000	53000	47000	41000	34000	31000	29000
1500 Sumo		51000	45000	40000	35500	31500	28000	25000
1500 VN classic	76995	58000						
Kymco								
125 Heroism	16990							
125 Spacer	19900							
125 Zing	19900							
KTM								
620 Duke	54918	42000						
MBK								
125 Active		14600	12000	10000	9000	8100	7500	
125 Flame	17990	15000	14000					
Laverda								
650 Sport	62990	50000	40000					
650 Ghost	58590							
668	64990							
750 S	69990							
Moto-Guzzi								
750 Nevada	44900	39000	35300	31500	27200	21300	19400	
750 SP				32700	29700	26200		
750 Strada			30000	28000				
1000 California carbu				42000	38000	34000	30500	27500
1000 California injection				46000	42000	38000		
1000 Daytona RS	87900							
1000 Le Mans			44000	40000	36400	32700	29500	26600
1000 Quota		51000	44000	40000	36000	34000		
1000 S				39000	38000	33500	28500	25500
1000 SP3				42000	39000	36000	34000	29000
1000 V10 Centauro	77900							
1100 California carbu		60000	52000	44000				
1100 California injection	69900	62500	54000	45500				
1100 California EV evolution	76900							
1100 Sport carbu		62000	52000					
1100 Sport injection	74900	67000						
MuZ								
125 ETZ				7000	6000	5300	4800	
125 ETZ Luxe					7000	6300	5800	
125 Roadstar				7700				
125 Sportstar		11000	9200	8000				
250/251 ETZ				9000	8000	7100	6500	
251 Tour			10000	9000				
500 Country	35990	24000	21500	20000				
500 Sylverstar Classic	35990	24500	21500	19500				
500 Sylverstar Voyager (side)	59990	43000	36000					
500 Tour		21000	19000	17000				
500 Voyager		33000	30000	27000				
660 Skorpion Sport	39990	30000	26000	22000				
660 Skorpion Replica	57990							
660 Skorpion Tour	36490	28000	23000	20000				
660 Skorpion Traveller	41990							
Peugeot								
125 SV	17890	13500	12000	10500	9000	8000		
Piaggio								
125 Cosa/Cosa2		14000	12000	10500	9500	8500	7400	6400
125 Piaggio (hexa)	21750	18000	15500	13800				
125 ET4	19900							
200 Cosa/Cosa2		15500	13500	12000	10500	9500	8400	7400
Suzuki								
125 AN	17900	13500	11000					
125 DR SE	19800	17000	14000	12500	11000	10000	8600	7100
125 GN	16800	13500	12000	10900	8900	8100	7200	6500
125 RG		21000	19400	15500	12600	11700	9300	8200
125 TSR		17000	15000	13400	11400	9600	8900	7700
200 TSR				15000	13100	11300	10000	
250 GN	21800	16500	14000	12500	11000			
250 RGV		29000	26000	24000	21500	19000	17000	15000
250 TU XV Volty	20900							
350 DR S			18500	16500	14500	12500	11000	10500
350 DR SE	32500	24000	22000	20500				
400 Bandit			25000	23000	19000	17000	15500	
400 Bandit carenee			27000					
500 GSE	32500	26000	22500	20000	18000	15000	12500	11700
500 GSE carenee			24500	22000	20000			
600 GSF V Bandit	37200	30000	25000					
600 GSF SV Bandit carenee	39700	32000	27000					
600 GSX F	39700							
600 GSX R	54900							
600 VS GL Intruder		37000	33000					
600 RF		39000	33000	30000	28500			
650 DR R Djebel			21500	18000	15000	12500	11000	
650 DR RSE		25300	21800	21250	16000	14500		
650 DR SE	35200	26000	23000	20500	18000	16000		
650 LS Savage	29800	26000	23000	21500	19000	16000	12700	
650 XF Freewind	34900							
750 DR								14000
750 GSX F	46800	37000	33000	30000	27000	22800	20000	19000

	NEUF	96	95	94	93	92	91	90
750 GSX R	64200	50000						
750 GSX R SP			50000	47500				
750 GSX R W		48000	43000	39000	36000	31000		
750 GSX-R inj	64900							
750 VS GL Intruder						24700	23200	21500
800 DR	41600							
800 DR S		31000	27000	24000	21000	18000	15000	
800 VS GL Intruder	50400	40000	35000	31000	28000	25000		
800 VX	43800	34000	30000	27000	24000	22000	20000	18000
800 VX carenee			31000	29500	26800	26000		
800 VZ Marauder	43900							
900 RF		48000	43500	41000				
1000 TL S	64900							
1100 GSX F			39000	34500	32000	28000	26000	23500
1100 GSX G		44000	39000	35000	31000	27000		
1100 GSX R		48000	43000	39000	35000	32000	29000	26000
1100 GSX R W	65200	52000						
1200 GSF V Bandit	49900	40000						
1200 GSF SV Bandit Carenee	52300	42000						
1400 Intruder	62500	49000	44000	39000	35000	32000	29000	27000
Triumph								
750 Daytona				40000	36000	31000		
750 Trident	54000	44000	39000	35000	32000	29000		
900 Adventurer	59900	49000						
900 Daytona		60000	53000	47000	42000			
900 Daytona Super III		70000	64000	60000				
900 Speed Triple T301		55000	50000	46500				
900 Speed Triple T509	69000							
900 Sprint Classic	62900	53000	48000	44000	41000			
900 Sprint Executive	64500							
900 Sprint Sport noire	64900							
900 Thunderbird (uni/bi)	59900	54000	50000					
900 Thunderbird Sport	62900							
900 Tiger	59900	52500	48000	42000	37000			
900 Trident	61000	48000	43000	39000	35000	31000		
900 Trophy	68900	55000	49000	44000	39000	32000		
955 Daytona T595	77000							
1000 Daytona				39000	36000	34000		
1200 Daytona		62000	57000	51000	46000			
1200 Trophy	71900	61000	54000	46000	42000	36000		
Yamaha								
125 Beluga			11000	10500	9500	8500	7500	7000
125 DT Tenere					12000	10500	9800	9500
125 DTLC							7800	7200
125 DTMX				10000	8000	7500	6500	6200
125 DTR	22490	18500	16500	14500	13000	11500	10000	9000
125 DTRE	24990	20000	17800	15700	14000	12300	10600	9400
125 SR	16930	14000	12500	11000	10000	9000	8000	7000
125 TDR	29900	24000	21000	18000	16000	14500	13000	
125 TZR			17000	15500	14000	12500	11000	10000
125 TZR R	31990	25000	22000	20000	18500	17000		
125 XC Cygnus	15990	13000	12000					
125 XC TR (disque)	17990	14000						
125 XT				11000	9500	8500	7500	7000
125 XV Virago	22890							
200 DTR			17000	16000	13000	11000	10000	9000
200 TW	23990	20000	17000	15000	13200	11200	10200	9200
250 XVSP Virago (XV)	27990	24000	21000	18000	15000	13000	12000	11000
250 YP Majesty	34990	28000						
350 XT			18800	17500	15500	12500	11000	10700
400 FZRR				31000	26500	25000		
500 SR	28500	24000	20000	17000	15000	13000		
535 XV Virago	35990	30000	26000	21000	19000	17500	16000	15000
535 XV SP Virago	38490	32000	28000	25000				
600 FZR				32000	28500	25500	22500	21000
600 FZR R		45000	40000	36000	32000	29000		
600 Tenere							13000	12000
600 TTE	34490	26000						
600 XJN 25 Kw	33990							
600 XJN Diversion	35190	30000	26000	23000				
600 XJS 25 Kw	35490							
600 XJS Diversion	36490	31700	27500	24500	22000	18500		
600 XTE	29990	26000	23000	21000	18000	16000	14000	13000
600 XTK			21000	18500	16000	14000	12000	
600 YZF R Thunder Cat	54990	46000						
660 XTZ Tenere		33000	28000	25000	21000	18000	15000	
660 SZR	38990	31000						
650 XV Dragstar	42990							
750 FZ				30000	27000	24000	21000	20000
750 FZX	51990	42000	38000	34000	31000	27000	24500	22500
750 XTZ Super-Tenere	53890	42000	36000	32000	27500	24000	21500	20000
750 XV Virago	45990	40000	34000	31000	27000	23000		
750 YZF R	62990	51000	46000	42000	38000			
750 YZF SP		64000	56000	50000	45000			
850 TDM	54990	45000	40000	36000	32000	28000	24000	
850 TRX	52490	41000						
900 XJ			32000	29000	26000	23000	21000	19000
900 XJS Diversion	52490	44000	37000					
1000 FZR		54000	49000	45000	39000	33000	30000	27000
1000 GTS	79950	61000	56000	50500	47000			
1000 GTS ABS	84950	66000	60000	55500	52000			
1000 YZF Thunder Ace	69990	57000						
1100 XV Virago	52990	47000	40000	36500	31500	27000	23000	21000
1200 FJ			43000	39000	34000	29000	26000	24000
1200 FJ ABS		51000	46000	42000	38000	34000	30000	
1200 XJR	54990	47500	42000					
1200 XJR King Replica		50000						
1200 VMAX	65990	56000	51000	47000	43000	39000	35000	31000
1300 Royal Star Naked	83900							
1300 XVZ Venture				67000	60000	54000	48000	42000

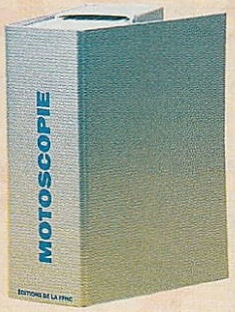
Motoscopie

Passion et histoire de la moto !

Une marque, un modèle, un type de moto étudiés en 60 pages abondamment illustrées en format de poche (15x21 cm).

NOUVEAU

Motoscopie
65 F port compris
Pour les envois à l'étranger, merci d'ajouter 5 F par numéro



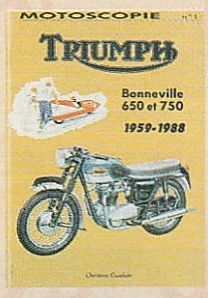
La superbe reliure
80 F port compris

Format : 220 mm de haut x 155 mm de large x 70 mm d'épaisseur.
Prévu pour recevoir 12 exemplaires de Motoscopie.
Couverture en carton de 20/10e recouverte de visicron gris métallisé.
Fermé par un velcro de 20 mm de diamètre.
Impression une couleur à chaud en bleu Reflex.

Offre exceptionnelle

La collection (reliure + les 11 Motoscopie)
550 F seulement ! (port compris)

n°1 Triumph, Bonneville 650 et 750, 1959-1988.
n°3 Norton Commando.
n°4 Les 3 cylindres, Triumph et BSA, Trident / Rocket 3.
n°5 Ducati, les V-Twins à couples coniques.
n°6 Motobécane - Motoconfort, les quatre-temps, 1927-1939.
n°7 BSA, les Twins, 1946-1972.
n°8 Laverda, les deux et trois cylindres.
n°9 BSA, les monocylindres mono-bloc, 1958-1972.
n°10 BMW, les flat-twins classiques, 1969-1994.
n°11 Yamaha, les Twins deux-temps.



Oui, c'est bon pour ma culture moto

Bulletin à découper (ou à recopier) et à retourner sous enveloppe affranchie à : Moto Magazine VPC - 35, rue des Messiers - 93100 Montreuil.

	Prix unitaire	Total
Motoscopie n° ❑ 1 ❑ 2 ❑ 3 ❑ 4 ❑ 5 ❑ 6 ❑ 7 ❑ 8 ❑ 9 ❑ 10 ❑ 11		
→	1 seul numéro **65 F**	____
→	2 numéros **120 F**	____
→	3 numéros **175 F**	____
→	4 numéros **220 F**	____
❑ Reliure seule →	**80 F**	____
❑ Collection complète (reliure et 11 n°s) →	**550 F**	____
		____

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code Postal : |_|_|_|_|_| **Ville :** _____

❑ **Ci-joint mon règlement de** _____ **F à l'ordre de Moto Magazine :**

❑ **par CB :** |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

Date d'Expiration : |_|_| |_|_| **Signature**

Montant à débiter : _____ **F**

❑ **Chèque bancaire** ❑ **Mandat lettre**

HS/0597

ASSURANCE
MAGAZINE

• **Tout savoir pour éviter les pièges du Bonus-Malus p. 119.**

• **Brèves assurance**

Excès de vitesse en doublant. L'usage affaire. **p. 122.**

Bonus-Malus La carotte et le bâton.

Les bons conducteurs ont un « bonus » et les mauvais héritent du « malus » : ça, tout le monde le sait. En revanche, peu d'entre nous connaissent vraiment le fonctionnement de cette prime d'assurance à géométrie variable. Peut-on vraiment bénéficier des fameux 50 % de bonus dés la première année d'assurance comme le prétendent certaines compagnies ? Est-il possible d'éviter le malus en cas d'accident ? Autant de questions qui tiraillent souvent les assurés que nous sommes. Visite guidée dans les arcanes du coefficient de « réduction-majoration ».

assurance mutuelle des motards «vivons une passion mutuelle»

Assurance Mag, c'est chaque mois, des informations pratiques immédiatement utilisables, des clefs pour s'y retrouver dans les méandres de l'assurance. Des infos destinées à tous les motards, validées par le spécialiste de la question : l'Assurance Mutuelle des Motards.

Au départ, le principe est limpide et recueille l'assentiment de tous : les conducteurs prudents qui n'ont jamais d'accident ne doivent pas payer pour couvrir les dégâts qu'occasionnent les chauffards. Les assurances ont donc développé et mis en place un système de coefficient de réduction ou de majoration (CRM), variant du minimum de 0.50 au maximum de 3.50, appliqué à une cotisation fixe. Ce procédé, maintes fois critiqué, a au moins le mérite d'être transparent pour l'ensemble des assurés. Il ne s'applique qu'aux motos d'au moins 81 cm³ sauf à la Mutuelle des Motards, qui accorde le bonus (et le malus !) aux 80 cm³. Modifié à quatre reprises en l'espace de vingt ans, le système du bonus-malus a évolué en faveur de l'assuré. Depuis 1992 le « gel du bonus » (pas d'évolution l'année suivante) qui était appliqué en cas de vol, d'incendie, de bris de glaces ou d'accident de parking sans adversaire identifié, a disparu.

Mode d'emploi et tableau de calcul.

Chaque année sans accident avec responsabilité totale ou partielle entraîne l'application d'un coefficient réduit de 5 % par rapport à celui de l'échéance précédente. Au début de chaque nouvelle année d'assurance (qui débute soit à la date anniversaire suivant la souscription, soit à une date retenue de manière fixe dans l'année), le coefficient antérieur est donc multiplié à celui récemment acquis. A l'issue de deux années d'assurance sans accident avec responsabilité, le coefficient de 0,95 obtenu au bout d'une année est donc multiplié une nouvelle fois par 0,95 (ce qui donne 0,9025, arrêté à la deuxième décimale soit 0,90). Il en est de même chaque année qui se renouvelle sans accident avec responsabilité. (voir tableau). Attention, si un contrat est interrompu pour une durée de trois mois au moins sur l'année d'assurance, la réduction n'est pas accordée (elle reste identique à celle de l'année précédente). Du côté des choses qui fâchent, chaque accident avec responsabilité entraîne une majoration de 25 % (coefficient de 1,25). Toutefois, une responsabilité partielle (à 50/50, par exemple) entraîne une majoration moins forte (coefficient de 1,125 pour l'exemple donné, soit + 12,5 %).

BONUS	coefficient	MALUS	coefficient
origine	1	accident	
1e	0,95	100 % de resp.	1,25
2e	0,9	75 % de resp.	1,125
3e	0,85	50 % de resp.	1,125
4e	0,8	25 % de resp.	1,125
5e	0,76		
6e	0,72	Évolution	
7e	0,68	1er acc.	1,25
8e	0,64	2eme acc.	1,56
9e	0,6	3eme acc.	1,95
10e	0,57	4eme acc.	2,43
11e	0,54	5eme acc.	3,03
12e	0,51	6eme acc.	3,5
13e	0,5		

En pratique, il faut treize ans pour obtenir le bonus maximum. Au terme de cette (trop) longue période, la cotisation d'assurance diminue de moitié. Du côté des cancres, il faut accumuler six accidents avec responsabilité totale pour atteindre la majoration maximale et s'acquitter de deux fois et demi la cotisation de base (en pratique, beaucoup d'assureurs se débarrassent des mauvais conducteurs à partir de 3 ou 4 sinistres avec responsabilité...).

Salade de pourcentages

Le coefficient est acquis au titre du véhicule désigné au contrat, mais il est bien sûr automatiquement transféré sur un véhicule de remplacement, ou en cas d'assurance d'un véhicule supplémentaire. De plus, il suit le conducteur désigné au contrat, qu'il soit ou non le souscripteur. Un jeune désigné sur un contrat comme conducteur habituel du (ou des) véhicules de ses parents peut ainsi bénéficier d'un coefficient de réduction le jour où il décide de souscrire un contrat en son nom propre. Pour conserver le coefficient acquis d'une société d'assurance à l'autre, il suffit de demander un « relevé d'informations » à son précédent assureur. Cette démarche est nécessaire, car le nouvel assureur exigera d'obtenir ce document, qui indique tous les événements (accidents notamment) survenus au cours des cinq dernières années de vie du contrat.

Les « largesses » du système

La clause de réduction-majoration prévoit pour les motards qui bénéficient de 50 % de bonus depuis plus de trois ans de ne pas pénaliser le premier accident avec responsabilité. Un accident qui se produit à partir de cette période (ou plus tard) n'affecte donc pas le coefficient acquis. Une façon de reconnaître qu'un bon conducteur dispose d'un droit à l'erreur. A l'opposé, ce système protège aussi le conducteur qui se rend responsable d'un accident. Que ce sinistre coûte 1 000 F ou 10 millions de francs, le coefficient de « malus » affecté sur la cotisation sera le même. Ce « malus » ne s'applique pas lorsque l'assuré ne peut pas être tenu responsable (vol, incendie, catastrophe naturelle), ou lorsque que l'auteur de l'accident conduit le véhicule à l'insu de son propriétaire (a l'exception des personnes vivant au foyer de l'assuré). Enfin, tout le monde peut se « racheter une conduite » (c'est de circonstance...), puisqu'après deux années sans provoquer d'accident responsable, le motard voit son coefficient de majoration s'autodétruire et l'aiguille revient à 1 (soit 100 % de la prime de base).

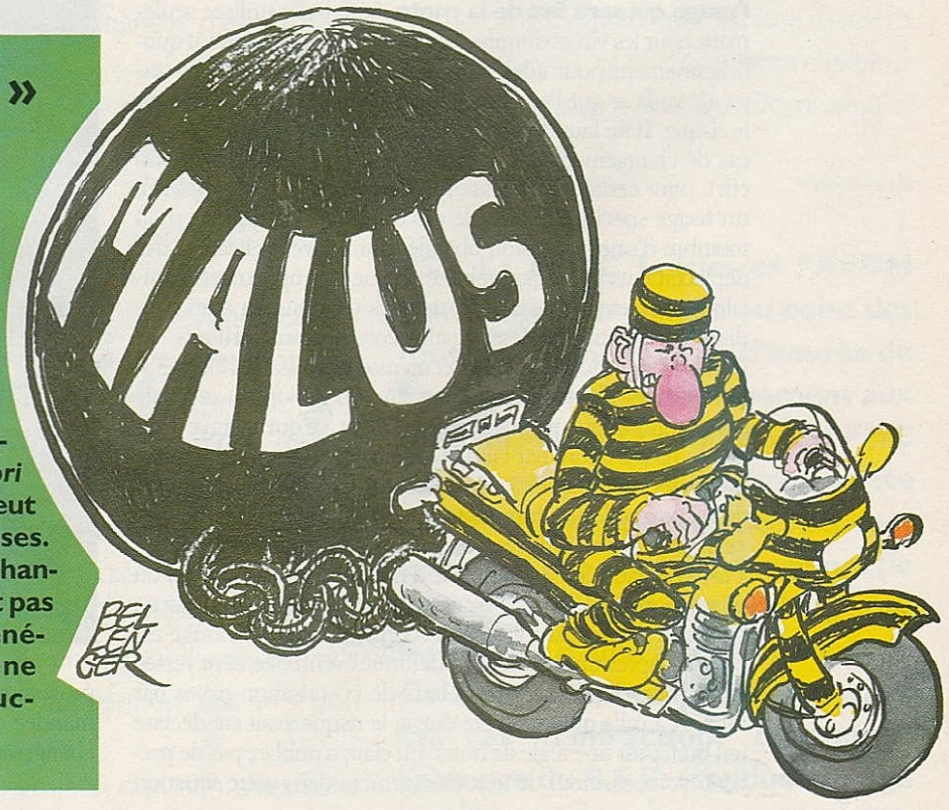
E.B.

ZOOM sur le bonus-malus en France

92 % des assurés français disposent d'une réduction de cotisation, dont 60 % d'entre eux qui sont au moins à 40 % de « bonus ». 5 % des conducteurs n'ont ni « bonus », ni « malus » et seulement 3 % écopent d'une majoration.

Le « bonus groupe » est-il un vrai ou un faux bonus ?

Certains assureurs ont choisi d'offrir aux jeunes motards une réduction de 50 % sur la cotisation dès la première année d'assurance. Cette pratique commerciale qui semble *a priori* alléchante (et surtout économique), peut engendrer quelques mauvaises surprises. En cas de changement de moto et de changement d'assureur, ce « bonus » n'est pas forcément reconnu par les autres. Bénéficier d'un « bonus groupe » de 50 % ne veut pas dire avoir acquis une réduction de 0,50.



« Assurance et règles de circulation »

Dépasser les limitations de vitesse pour doubler.

Stephane Usson

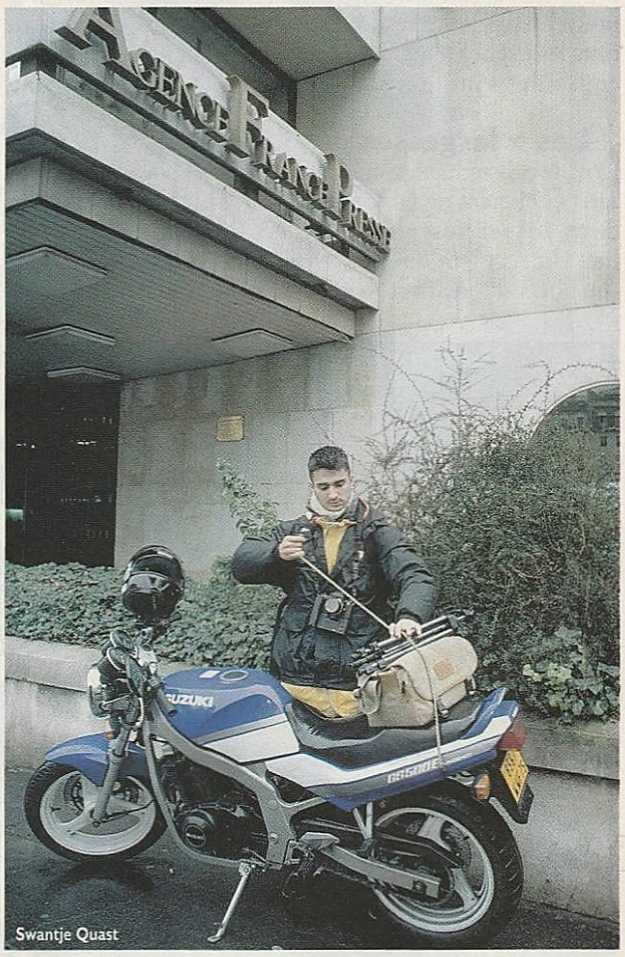
Dans la grande famille des excès de vitesse, il en est un que tout le monde accomplit de bonne foi et pour la « bonne cause » : un bon coup de gaz pour dépasser le traînard qui est devant. La croyance populaire aidant, le motard n'éprouve aucun scrupule à ce genre de manœuvre, puisqu'elle est parait-il tolérée par les forces de l'ordre. Une fois de plus, il est bon de tordre le cou aux idées reçues (et non pas au gendarme qui verbalise…) : ce type d'excès de vitesse est tout autant interdit que les autres ! Aucun tribunal n'écoutera ce genre d'argument, puisque si vous dépassez la limitation en vigueur pour doubler un autre usager, c'est donc que ce dernier roule bien à la vitesse maximum autorisée (et qu'il ne gène pas votre progression). Dura lex, sed lex…

EB

« les petites arnaques qui coûtent cher »

Ne pas déclarer l'usage « affaires »

Lors de la souscription d'un contrat d'assurance, le préposé de la compagnie doit normalement s'inquiéter de l'usage qui sera fait de la moto. Sera-t-elle utilisée seulement pour les virées dominicales (usage loisirs), ou plutôt quotidiennement pour aller au travail (usage « promenade-trajet ») : voilà ce que l'assurance veut savoir, pour mieux évaluer le risque. Il ne faut donc pas manquer de prévenir celle-ci en cas de changement dans votre situation professionnelle. En effet, pour certaines professions, il est nécessaire de souscrire un usage spécifique. C'est le cas du chef d'entreprise, d'un membre d'une profession libérale, qui peuvent effectuer des déplacements professionnels autres que le simple trajet domicile-travail, et parfois transporter des produits ou marchandises à destination professionnelle (commerçants, artisans…). Dans ce cas, il faut donc déclarer au moins un usage « affaires ». Certaines professions requièrent une utilisation du véhicule encore plus fréquente que précédemment, ce qui aggrave d'autant le risque défini par l'usage « affaires ». Il s'agit principalement des moto-écoles, coursiers, VRP et services de soins à domicile (médecins, infirmiers, kinés, vétérinaires…), qui doivent alors choisir de garantir le véhicule en usage « tous déplacements ». Comme d'habitude en cas d'erreur ou d'omission sur le type d'usage habituel du véhicule, l'assuré s'expose à la résiliation de son contrat. Si le mensonge est constaté après un accident, l'indemnité éventuellement versée est réduite en proportion du taux de la cotisation payée par rapport à celle qui aurait été due si le risque avait été déclaré (en bref, c'est une règle de trois). En clair, n'oubliez pas de prévenir votre assureur de tout changement dans votre situation professionnelle. Votre déclaration sera faite par lettre recommandée dans un délai de 15 jours maxi après la date de ce changement.



Swantje Quast

EB

C'EST MAINTENANT QUE NOUS ACHETONS LA NOURRITURE ...C'EST AUJOURD'HUI QUE NOUS AVONS BESOIN D'ARGENT !

Cet hiver, plus de 31 000 bénévoles vont encore se mobiliser pour assurer dans 1 700 villes de France, plus de 500 000 repas par jour à tous ceux qui, sans cela, ne mangeraient pas à leur faim.

Nous remercions vivement
MOTO MAGAZINE
de s'associer généreusement à notre action en nous offrant cet espace.

Que deviendra votre don ?
Un repas quotidien pendant

- 15 jours (70 F)
- un mois (140 F)
- deux mois (280 F)
- la campagne (450 F)

Tout chèque à l'ordre de :

Les Restaurants du Cœur
BP 104 - 75463 PARIS CEDEX 10,

donnera lieu à un reçu fiscal vous permettant de bénéficier, jusqu'à un montant de 2 000 F, d'une réduction d'impôt égale à 60 % de celui-ci.

CE FILM EST OFFERT PAR COMPO GALLIENI – 01 40 32 44 44

Une nouvelle "Planet" est née !

Disponibilité dès Novembre 97

PERMIS AUTO de + de 2 ans

ou

Dès 16 ans avec permis AL

NOIRMAT / OAC - Photo non contractuelle - les caractéristiques de ce modèle peuvent être modifiées sans préavis.

CAGIVA Planet 125

Dans l'univers des 125 cm³, une nouvelle «Planet» a fait son apparition.

Cette nouvelle CAGIVA *«Planet»* possède une technologie issue de la fabuleuse CAGIVA Mito, 4 fois championne de France Promosport : cadre en aluminium, freinage surpuissant, tenue de route au top, moteur sportif… et look ravageur. Dotée d'une haute finition, la *«Planet»* est également très pratique avec son coffre sous le réservoir pouvant contenir un casque. Disponible en 3 coloris : jaune, noir, prune. Avec la nouvelle CAGIVA *«Planet»* découvrez un autre monde.

Pour découvrir et essayer la nouvelle CAGIVA Planet 125, téléphonez à notre service clientèle au 03 80 22 47 04 et demandez le revendeur CAGIVA le plus proche.

SIMA Groupe S.M.V.S.
Importateur exclusif CAGIVA
Z.I. de Savigny les Beaune - BP 134
21204 BEAUNE Cedex

PARTENAIRES

YACCO FINANCO FUN